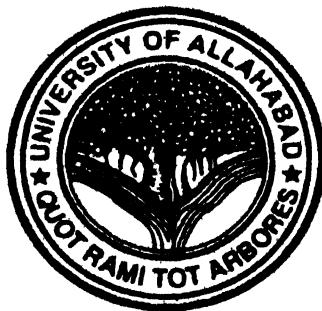
इलाहाबाद शहर क्षेत्र का सूक्ष्म - जलवायु - विज्ञान

डी० फिल्० उपाधि हेतु
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
को प्रस्तुत एक शोध ग्रंथ

निर्देशक
डा० एस० एस० ओझा
रीडर, भूगोल विभाग
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद

द्वारा
सविता
एम० ए० (भूगोल)
भूगोल विभाग
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद

भूगोल विभाग
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद

डॉ० एस०एस० ओझा

इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद - 211002

दिनॉक : 1 जुलाई 2002

प्रमाणित किया जाता है कि सविता ने मेरे निर्देशन में इलाहाबाद की सूक्ष्म जलवायु पर अपना शोध ग्रन्थ पूरा किया और ये विश्वविद्यालय में नियमित रूप से उपस्थित रहकर अपने विषय मे तथ्यो का सग्रह और उनका गहन विश्लेषण प्रस्तुत किया। यह इनकी मूल उपलब्धि है।

मै इस शोध ग्रन्थ का परीक्षकों के पास मूल्यांकन हेतु प्रेषित करने की अनुमति देता हूँ।

डॉ० एस०एस० ओझा
शोध निर्देशक

दिनॉक 1 जुलाई 2002

आभार

मे अपने सम्पूर्ण शोध कार्य के लिए सर्वप्रथम अपने पूज्य गुरू एव मार्गदर्शक डॉ0 एस0एस0 ओझा को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होने अपना मूल्यवान समय निकालकर मेरा मार्गदर्शन किया एव उज्जवल भविष्य की राह दिखायी। आपके अथक प्रयास से आज मै इस कार्य को कर सकने मे समर्थ रही।

आप मेरे कर सकने योग्य उचित एव रूचिकर शोध विषय को चुना जिसे मै सफलतापूर्वक कर सकने मे समर्थ रही। समय–समय पर आप प्रत्येक समस्याओ का समाधान करते रहे जिसमे हमे कोई भी परेशानी नही हुई। अत इस कार्य को पूर्ण करवाने के लिए मेरे एव मेरे परिवार की तरफ से आपको कोटि–कोटि धन्यवाद।

मे अपने विभागाध्यक्ष डा0 सविन्द्र सिह को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होने समय–समय पर सभी सुविधाये उपलब्ध करायीं एव प्रोत्साहन दिया।

मे अपने पूज्य माता–पिता श्रीमती एव श्री माता प्रसाद जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होने मेरे शोध कार्य मे विशेष रुचि ली एव सहयोग प्रदान कर प्रोत्साहित किया। मै अपने भाई बहन तथा परिवार के सभी सदस्यो को धन्यवाद देना चाहती हूँ , जिन्होने मेरे शोध कार्य मे अपना विशेष योगदान दिया।

अन्त मे मै अपने भाई श्री शशि कान्त जी एव अरविन्द जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होने मेरे सम्पूर्ण हस्तलिखित कार्य को कम्प्यूटराइज किया। इन्होने अपना कीमती समय निकाल कर मेरे कार्य में रूचि ली । अतः इसके लिए मेरे और मेरे परिवार वालो की तरफ से बहुत–बहुत धन्यवाद । अत मैं आपकी सदैव आभारी रहूँगी।

एक बार में पुन सभी लोगों को धन्यवाद देना चाहती हूँ एव सदैव आप लोगो की आभारी रहूँगी।

दिनॉक 1 जुलाई 2002

स्थान इलाहाबाद

सविता

प्रस्तावना

मै अपने इस सम्पूर्ण कार्य के लिए सर्वप्रथम अपने पूज्य गुरु डा० एस० एस० ओझा को धन्यवाद देती हूँ जिन्होने अपना मूल्यवान समय निकालकर मेरा मार्गदर्शन कर उज्ज्वल भविष्य बनाने की राह दिखाई। उनके अथक प्रयास से आज मै इस कार्य को कर सकने मे समर्थ रही।

मेरा शोध विषय इलाहाबाद शहर क्षेत्र से सम्वन्धित है। जो इलाहाबाद शहर की जलवायु के विषय में जानकारी देता है। मेरे इस शोध विषय का नाम है 'इलाहाबाद शहर की सूक्ष्म जलवायु' **(Micro climatology of Allahabad City)**

इस विषय के अन्तर्गत हमने इलाहाबाद शहर क्षेत्र की जलवायु के विषय में जानने की कोशिश की है।

प्रदूषण आज सम्पूर्ण विश्व की समस्या बन चुका है तथा सम्पूर्ण विश्व आज प्रदूषण से प्रभावित है। यह हमारे ऊपर इतना अधिक प्रभाव डाला है कि हमारा पूरा जीवन खतरे में पड गया है। चाहे वह वायु प्रदूषण हो या जल प्रदूषण या ध्वनि प्रदूषण। यह सारे के सारे हमारे लिए खतरनाक साबित हुए है। वायु प्रदूषण तो हमारे जलवायु को ही बदल देता है। अतः यह आवश्यक हो जाता है कि जलवायु पर पडने वाले प्रदूषण के इन प्रभावो का हम गहन अध्ययन करे, और इस समस्या से निपटने का प्रयास करे। यह समस्या गाँवो की अपेक्षा शहरों में ज्यादा है। औद्योगिक नगरो मे यह और ही विकराल रूप धारण किये हुए है। जिसका सीधा प्रभाव हमारे जलवायु पर पड़ता है। इस कारण अपने शोध कार्य मे हमने जलवायु विषय को ही महत्व दिया और अपने शहर इलाहाबाद शहर क्षेत्र का गहन अध्ययन किया।

मेरे शोध विषय का नाम है 'इलाहाबाद शहर की सूक्ष्म जलवायु'। मैने अपने सम्पूर्ण अध्ययन कार्य को सात अध्याय मे बॉटा जो निम्नलिखित है –

अध्याय 1 - में इलाहाबाद शहर का ऐतिहासिक और भौगोलिक परिचय दिया है।

अध्याय 2 - मे सम्पूर्ण कार्य की विधि को बताया है।

अध्याय 3 - मे नगर की वृद्धि एवं विकास का अध्ययन है।

अध्याय 4 - मे इलाहाबाद के औद्योगिक क्षेत्र का वर्णन है।

अध्याय 5 - इलाहाबाद नगरीय यातायात व्यवस्था से सम्बन्धित है।

अध्याय 6 - प्रदूषण का विशद विवरण प्रस्तुत है।

अध्याय 7 - निष्कर्ष

अध्याय - 1 में हमने ऐतिहासिक तथा भौगोलिक परिचय दिया है।

नगर का ऐतिहासिक परिचय : इलाहाबाद शहर का प्राचीन नाम प्रयाग था लेकिन मुगल बादशाह अकबर ने इसका नाम बदल कर इलाहाबाद कर दिया। पुराना नाम प्रयाग 7वी सदी के पहले का है क्योकि चीनी यात्री ह्वेनसाग- जो कि इस नगर मे 7 वी सदी मे आया था और अपने रिकार्ड में प्रयाग शब्द का प्रयोग किया था। इस प्रकार वर्तमान नाम 400 वर्ष पुराना है। 1801 ई० मे इलाहाबाद जिला अग्रेजो के आधिपत्य में आ गया। ब्रिटिश राज के आगमन से लगातार इलाहाबाद में विकास का युग चलता रहा।

नगर का भौगोलिक परिचय · इलाहाबाद 25^{O} 30′ उत्तरी अक्षाश तथा 81^{O} 55′ पूर्वी देशान्तर मे त्रिकोण मे गगा यमुना के दोआब के अन्तिम छोर पर स्थित है। दो नदियो की निकटता, लहराई हुई भमि जिस पर शहर बसा है ऊँची और कछारी भूमि है। ऊपर गंगा घाटी के पूर्वी छोर पर विन्ध्याचल पर्वत बसा है। जिले के दक्षिणी भाग मे शकरगढ़ की पत्थर की खानें है। दो नदियो के सगम के कारण जल थल दोनो मार्गों से सम्बन्ध है। दो नदियॉ पड़ोस मे होने से उनके द्वारा लायी गई दोमट मिट्टी पर शहर का निर्माण हुआ है। जिसमें गंगा का खादर एवं बांगर क्षेत्र आता है। दो नदियो के जक्शन से शहर के पूर्वी छोर पर बडा कछार बन गया जो समुद्र तल से 280 फीट ऊँचा है। नीची सतह पर खेती की जाती है।

इस जिले का क्षेत्रफल 7385 वर्ग किमी तथा जनसंख्या लगभग 12 लाख है। जिले की सीमाओं में उत्तर में प्रतापगढ़, पूरब मे जौनपुर, वाराणसी, मिर्जापुर, पश्चिम मे बॉदा, फतेहपुर और दक्षिण में मध्य प्रदेश का रीवां जिला स्थित है।

82^{O} 30′ अश पूर्वी देशान्तर की मध्याह्न रेखा जोकि भारतीय मानक समय की परिचायक है, नगर के पूर्वी दिशा से होकर जाती है।

भारत की अन्य स्थानो की तरह इलाहाबाद की जलवायु मानसूनी है, जो विभिन्न प्रकार के मौसम मे बदलती रहती है।

सूखा मौसम : 1. ठंडा मौसम - नवम्बर से फरवरी, 2. गर्म मौसम - मार्च से मध्य जून तक।

भीगा मौसम : 1. मध्य जून से मध्य सितम्बर, 2 लौटती मानसून मध्य सितम्बर से अक्टूबर तक।

जनवरी का औसत तापमान 60^{O}F से 70^{O}F रहता है। ज्यादातर पछुआ या उत्तर पछुआ हवा चलती है।

मार्च से गर्म मौसम का आगमन होता है। मार्च मे औसत 76^{O} जबकि मई मे 93^{O}F हो जाता है। गर्म अन्धड़ धूल से भरी पश्चिमी हवा चलती है। जिसे लू कहते है। लू की गति 35-40 मील प्रति घंटा रहती है।

बरसात का मौसम इलाहाबाद में धूल-ऑधी से प्रारम्भ होता है। कुछ दिन अन्धड़ के बाद गर्मी का मानसून आ जाता है। बरसात प्रारम्भ होते ही तापमान गिर जाता है। जुलाई मे तापमान 86^{O}F हो जाता है।

औसत वार्षिक तापमान 25.25^{O}C और न्यूनतम 40^{O}C है। जो कि क्रमशः जून व जनवरी मे अनुभव किया जाता है। औसत वार्षिक वर्षा 923 9 मिली० जुलाई से सितम्बर तक होती है।

मृदा सरचना जिले की स्थान-स्थान पर भिन्न है। यमुना पार की मिट्टी मोटे दाने से बनी है और मोटी वनस्पतियो से ढकी है। जबकि गंगापार और यमुना दोआब की मिट्टी मटियारी है जो सभी फसलों के लिए उपयुक्त है। चावल, गेहूँ, चना, मटर तथा विभिन्न प्रकार की तरकारियॉ पैदा होती है। जिले का भूमि तंत्र मानचित्र द्वारा स्पष्ट हो जाता है।

शहर मे दो बॉध बक्शी बॉध एव बेनी बॉध है, जो अकबर द्वारा बनवाया गया था। ये बॉध बाढ़ से शहर को बचाते है। भीषण वर्षा के समय शहर का पानी छ बडे नालों में गिरता है। इन नालों के नाम हैं - घाघर नाला, चाचर नाला, मोरी गेट नाला, राजापुर नाला, ममफोर्डगज नाला। इस नाले को तस्वीर द्वारा दिखाया गया है।

अध्याय - 2 मे नगरों के क्रियात्मक पहलू की विधि को बताया गया है। इसमे गॉवो की अपेक्षा नगरो मे प्रदूषण के कारण जलवायु मे परिवर्तन को बताया गया है। इस अध्याय मे लैण्डसवर्ग महोदय द्वारा प्रस्तुत नगरीय ग्रामीण वायुमण्डलीय पर्यावरण का तुलनात्मक अध्ययन भी प्रस्तुत है जो सारणी द्वारा स्पष्ट किया गया है।

अध्याय - 3 में इलाहाबाद नगर की वृद्धि एव विकास के बारे में बताया गया है। इलाहाबाद नगर 1418 मे 27 वर्ग किमी के क्षेत्रफल में सीमित रहा। जो वर्तमान समय में बढ़कर 7385 वर्ग किमी क्षेत्रफल मे हो गया। जिसमें आवासीय क्षेत्रफल 3195 हेक्टेयर भूमि है। 186 हेक्टेयर भूमि पर व्यवसाय, 486 हेक्टेयर औद्योगिक, 318 हेक्टेयर भूमि पर कार्यालय तथा मनोरंजन स्थल आदि है। इलाहाबाद के कुल भौगोलिक क्षेत्रफल के 22% भूमि पर बाढ़ का प्रभाव रहता है।

1892-97 में 5945 मकान थे जो कि सन् 1929-34 में बढ़कर 22756 हो गये। उस समय मात्र 6 वार्ड ही वने थे। इस प्रकार स्वतंत्रता के पूर्व मकानों की संख्या में बहुत कमी थी तथा उनका विकास भी बहुत धीमी गति से हो रहा था। लोग कच्चे मकानो में रहते थे, पक्के मकानो की संख्या बहुत कम थी। परन्तु स्वतत्रता के बाद नगर का तेजी से विकास हुआ। म्युनिसिपल बोर्ड का दर्जा बढ़ाकर नगर निगम कर दिया गया। इलाहाबाद की जनसख्या 1901 में 1 72 लाख थी 1981 की जनगणना में 6.50 लाख और इस समय लगभग 12 लाख है।

इलाहाबाद नगर की वर्तमान स्थिति तथा आज से लगभग 50 वर्ष पहले की स्थिति देखने से ज्ञात होता है कि इन 50-60 वर्षों में इलाहाबाद नगर की स्थिति में इतना अधिक विकास हुआ कि पूरी पृष्ठभूमि मे ही बदलाव आ गया। इन बढ़ते हुए मकानो की संख्या एवं वार्डों की संख्या को दंड आरेख मानचित्र द्वारा दर्शाया गया है।

इलाहाबाद के दक्षिणी भाग में उद्योगों का तीव्र गति से विकास हुआ इनमें कॉटन मिल, चीनी मिल, शीशा बनाने का कारखाना एवं अनेक प्रकार के कार्यालय जिनमें मुख्यतः इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्री एवं C.O.D. है। उपरोक्त विकास के कारण इलाहाबाद के दक्षिणी क्षेत्र में आवासीय क्षेत्र का तीव्रगति से विस्तार हुआ। विभिन्न प्रकार

की कालोनियो के बनने, यातायात की सुविधा, पानी, बिजली आदि के कारण इलाहाबाद के नैनी क्षेत्र मे जनसंख्या का घनत्व काफी बढ़ गया है। इसी समय इलाहाबाद के आन्तरिक भागो में जनसख्या का तीव्र गति से घनत्व बढ़ा विशेषकर सी०बी०डी० एरिया मे जिसका मुख्य कारण रहा व्यवसाय। जिसे मानचित्र द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

इलाहाबाद के सर्वांगीण विकास के लिए 1974 मे इलाहाबाद विकास प्राधिकरण का गठन किया गया। यह सगठन 1974 से लेकर आज तक नगर के नियोजित विकास मे लगा हुआ है तथा विभिन्न प्रकार की आवासीय योजनाओं को कार्यन्वित कर रहे है।

परिवहन नगर की स्थापना वर्ष 1976 मे पी०ए०सी० बटालियन मुख्यालय के पास कानपुर रोड पर की गई। इस योजना मे विभिन्न श्रेणी के भूखण्डों का आवंटन इस प्रकार किया गया है। ट्रान्सपोर्ट एजेन्सी के 527 भूखण्ड, जनरल शाप के 21 भूखण्ड, स्पेयर पार्ट्स शाप के 21 भूखण्ड, शोरूम के 37 भूखण्ड। कुछ आवटियो द्वारा अपने शोरूम एजेन्सी का निर्माण कार्य किया जा रहा है।

वाणिज्यिक गतिविधियाँ : नगर की बढ़ती मॉग के अनुरूप निम्नलिखित वाणिज्यिक व कार्यालय भवनों का निर्माण किया गया है। इन्दिरा भवन, चन्द्रशेखर आजाद मार्केट व बहुगुणा मार्केट पुराने व्यावसायिक केन्द्र चौक व कटरा से दूर है। इस निर्माण का मुख्य व्यावसायिक केन्द्रों पर दबाव कम करने व विकेन्द्रीकरण की नीति के अन्तर्गत किया गया है। इन व्यावसायिक केन्द्रों को तस्वीरो द्वारा दिखाया गया है। आवासीय तथा व्यावसायिक केन्द्रो के अतिरिक्त नगर के सौन्दर्यीकरण हेतु तीन बड़ी परियोजनाये हाथ में ली गयी है। सरस्वती घाट विकास परियोजना, नेहरू पार्क पर्यटन विकास परियोजना।

नगर में आवास की समस्याओं को हल कर आवागमन की सुविधा प्रदान करने तथा अवैध निर्मित कालोनियों के विकास हेतु पुनरीक्षित महायोजना बनायी जा रही है, जिसके अन्तर्गत वर्तमान निर्मित आवासीय कालोनियों के अनुरूप भू-उपयोग का प्राविधान प्रस्तावित करते हुए भविष्य की योजना सन् 2001 तक बनायी गयी है। इस प्रकार इलाहाबाद नगर के सर्वांगीण विकास प्राधिकरण कृत संकल्प है। वर्तमान भू-उपयोग को मानचित्र, सारणी तथा आकडो द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

जलापूर्ति : इलाहाबाद शहर में सभी आधुनिक सुविधायें जैसे बिजली, टेलीफोन इत्यादि हैं। लेकिन जलापूर्ति, सीवर, ठोस कचरा प्रबन्ध बढ़ते हुए मॉग के अनुसार बिल्कुल अपर्याप्त है। शहर में जलापूर्ति वर्षा 1891 में प्रारम्भ की गयी थी। इसके बाद से विभिन्न पुनर्गठन योजनाये क्रियान्वित की गयी।

वर्तमान जलापूर्ति व्यवस्था 11 स्वतंत्र जलापूर्ति क्षेत्रों में विभाजित है। जलापूर्ति का स्रोत नदी एवं नलकूप है।

वर्तमान समय मे 200 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की जल की मॉग के विपरीत 10 लाख की जनसक्या 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की दर से जल पा रहा है। इस 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन मे 80 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन नदी जल से तथा 120 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन 115 नलकूपो से किया जा रहा है।

यद्यपि वाछित स्थापित क्षमता उपलब्ध है फिर भी सेवा का स्तर संतोषजनक नही है। कुछ क्षेत्रो में जल भराव की समस्या स्थायी रूप से बनी हुई है। विशेषकर गर्मियो मे स्थिति और भी खराब हो जाती है। यह देखा गया है कि पिछले एक दशक से अधिक समय से केवल स्रोत की वृद्धि पर ही अधिक जोर दिया गया है। अभावग्रस्त क्षेत्रो मे नलकूप स्थापित किये गये है, लेकिन संग्रहण एव उचित वितरण व्यवस्था के अभाव मे इसका उपयोग पूरी तरह से नही किया गया है। नलो मे कम पानी आने एव दूरस्थ क्षेत्रो तक पानी न पहुँच पाने की शिकायत आम हो गई है।

वर्तमान समय मे सभी 5 क्षेत्रो के फीडर खुशरूबाग स्वच्छ जल प्रेषण स्थान आपूर्ति लाइन से जुडे हुए हैं। खुशरूबाग क्षेत्र सवसे बडा क्षेत्र है अत· इसको दो भागो मे बॉटना आवश्यक है जिससे एक क्षेत्र से 60,000 से कम लोगो को जलापूर्ति की जा सके।

इलाहाबाद शहर का मुख्य क्षेत्र सिविल लाइन। यह क्षेत्र बहुत साफ-सुथरा है। किन्तु बढ़ती हुई जनसख्या एव यातायात के साधनो से यह क्षेत्र भी वंचित नहीं रह पायेगा। भविष्य मे इसे प्रदूषण रहित क्षेत्र बनाने के लिए नगर निगम द्वारा ठोस कदम उठाये जाने चाहिए।

अंत मे सीमित का विषय है कि प्रयाग की गौरवशाली सास्कृतिक तथा दार्शनिक धरोहर का सरक्षण तथा प्रसार हो। पर्यटन, खेलकूद तथा रंगमंच को बढ़ावा मिले, सत्ता की स्वीकृति के स्थान पर सस्कृति की सत्ता का वर्चस्व हो, नगर बौद्धिक दृष्टि से भी सम्पन्न हो। प्रगति उन्मुख प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी जी के शब्दों में "तेरा वैभव अमर रहे मां, हम दिन चार रहे न रहे"।

अध्याय -4 · इस अध्याय में इलाहाबाद के उद्योगों के विकास के बारे में बताया गया है। इलाहाबाद का दक्षिणी क्षेत्र औद्योगिक क्षेत्र के अन्तर्गत आता है।

चौक, घटाघर, जानसेनगज, खुल्दाबाद, मुट्ठीगंज कटरा तथा कर्नलगज नगर के पुराने वाणिज्यिक क्षेत्र है। नये वाणिज्यिक क्षेत्रो में सिविल लाइन्स, तेलियरगंज, कीटगंज, दारागंज, सुलेमसराय तथा नैनी की बाजारें है। इन सभी बाजारो का विकास परम्परागत रूप से ही हो रहा है। केवल सिविल लाइन्स का बाजार आधुनिक तथा परियोजनित है।

वर्ष 1961-70 दशक मे इलाहाबाद नगर की उल्लेखनीय औद्योगिक प्रगति हुई। इस दौरान केन्द्र तथा राज्य सरकार की अनेक औद्योगिक परियोजनाये चालू की गई और नैनी इलाहाबाद का औद्योगिक क्षेत्र बना।

वर्तमान शहर मे कुछ औद्योगिक विकास के बावजूद शहर में एवम् उसके चारो तरफ ''औद्योगिक वातावरण'' नही वन पाया है। औद्योगिक सस्कृति दुर्भाग्य से उपलब्ध नही है। यह और भी दुर्भाग्यपूर्ण है कि यहाँ 'कार्य सस्कृति' नही है। ऐसी स्थिति मे उद्योगी व्यक्तियो को नही लाया जा सकता जिसके अभाव में औद्योगिक विकास एक सपना होगा।

इलाहाबाद के दक्षिणी क्षेत्र मे जो थोडी बहुत फैक्टरियाँ है इनसे ही हमारा वातावरण प्रदूषित होता है। इन फैक्टरियो तथा क्षेत्र को तस्वीर तथा मानचित्र मे दर्शाया गया है।

अध्याय 5 इलाहाबाद नगर के विकास के अन्तर्गत हमने अनेक पहलुओं का अध्ययन किया इसी के साथ ही यह आवश्यक हो जाता है कि हम इलाहाबाद क्षेत्र की यातायात व्यवस्था के ऊपर विचार करे। फलतः इसी विचार से प्रेरित होकर हमने इलाहाबाद नगरीय यातायात की व्यवस्था के ऊपर गहन अध्ययन कर डाला। जैसे नगर की सडकें आपस मे कैसे जुडी हुई है। कहॉ से कहॉ तक जाती है। उनकी लम्बाई, चौडाई, राजमार्ग, राष्ट्रीय मार्ग आदि। सडको पर आने जाने वाले वाहनो सडको के विकास के लिए बनायी गई योजनाये, उनका क्रियान्वयन आदि मुख्य है। बाईपास की व्यवस्था, क्षत विक्षत सडकों के सुधार की योजना को बताया गया है। लेन को बढ़ाने की प्रक्रिया, पुल बनाने की योजनाये शामिल है।

वर्तमान समय मे इलाहाबाद शहर की प्रमुख सडको की कुल लम्बाई 520 किमी के लगभग है। यह अनुमान है कि शहर से गुजरने वाले मार्गों पर प्रतिदिन लगभग 10,000 व्यावसायिक वाहन गुजरते हैं और यह संख्या अगले बीस वर्षों मे 40,000 तक पहुँच सकती है।

आई०आर०सी० के अनुसार 10,000 P.C.U. के लिए दो लेन वाली सडक (सात मीटर वाहन मार्ग) की आवश्यकता होती है। लेकिन शहर से गुजरने वाली सभी राजमार्ग एवं राष्ट्रीय मार्गों पर 18,000 से अधिक P.C.U. है जिसके लिए कम से कम चार लेन वाली सड़को की आवश्यकता है। शहर से गुजरने वाले व्यावसायिक वाहनो की बढ़ती संख्या के पूर्वानुमान को ध्यान मे रखते हुए भीड़ को कम करने एवं शहर से होकर गुजरने वाले यातायात के सुगम आवागमन हेतु उप समिति द्वारा अनेकों प्रस्तावों की संस्तुति की गयी है। जिसका विवरण आगे दिया गया है।

इलाहाबाद जनपद के विभिन्न क्षेत्रों को जोडने एव नगर के अन्दर यातायात के संचालन हेतु वर्तमान में निम्न परिवहन सुविधाएँ उपलब्ध है।

महानगर बस सेवा सम्भागीय प्राधिकरण इलाहाबाद द्वारा इलाहाबाद महानगर क्षेत्र मे यातायात व्यवस्था हेतु निजी क्षेत्र के लिए कुल 13 मार्गों का वर्गीकरण किया गया है जिन पर सचालन हेतु 226 वाहनो की संख्या सीमा निर्धारित की गई है। जिसे सारणी न० 5.1 द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

अध्याय - 6 : हमारा यह शोध कार्य जलवायु से सम्बन्धित है। जलवायु प्रदूषण से प्रभावित होती है। अतः हमारे लिए यह अति आवश्यक हो जाता है कि हम प्रदूषण का गहन अध्ययन करे इसी उद्देश्य से हमने जल प्रदूषण, वायु प्रदूषण एव ध्वनि प्रदूषण का गहन अध्ययन कर विस्तारपूर्वक वर्णन किया।

''वायु, जल एव मिट्टी के भौतिक, रासायनिक और जैविक लक्षणो का वह अवाछनीय परिवर्तन जो मानव एवम् उससे सम्बन्धित लाभदायक जीवधारियो के जीवन, औद्योगिक सस्थाओं की प्रगति एव खेतों आदि को हानि पहुँचाता है, प्रदूषण कहलाता है।''

सभी जीवधारियों को जीवित रहने के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है जो वायुमण्डल मे पायी जाती है। वायुमण्डल एक गैसीय आवरण है जो पृथ्वी के चारो तरफ से घेरे हुए है तथा वायु विभिन्न गैसो का यात्रिक मिश्रण है इनमे नाइट्रोजन (78 09%), आक्सीजन (21 0%), कार्बन डाइआक्साइड (0 03%), आर्गन (0 39%) का योगदान है इसके अलावा निऑन, क्रिप्टॉन हीलियम, हाइड्रोजन, जीनान, ओजोन आदि गैसे भी वायुमण्डल मे मौजूद है। आक्सीजन का प्रयोग जीवधारियो की श्वसन क्रिया मे होता है।

एक व्यक्ति प्रतिदिन जितनी वस्तुओं को ग्रहण करता है उसका लगभग 80% वायु का होता है। एक व्यक्ति प्रतिदिन 22,000 बार सॉस लेता है। इस तरह एक व्यक्ति प्रतिदिन आक्सीजन युक्त वायुमण्डल से 35 गैलन या 16 किलोग्राम वायु का सेवन करता है।

इस प्रकार मानव एव अन्य जीवधारियो के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है जब किन्ही कारणो से वायुमण्डल की गैसों की इस मात्रा एवम् अनुपात मे अवाछनीय परिवर्तन हो जाता है तथा वायु इन गैसों के अतिरिक्त कुछ अन्य विषाक्त गैसें मिल जाती है तो इसे वायु प्रदूषण कहते है।

इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र का अध्ययन करने से यह ज्ञात हुआ कि शहर में वायु प्रदूषण का मुख्य स्रोत स्वचालित वाहन है। उक्त शहर मे लगभग 18555 गाडियॉ प्रतिदिन भ्रमण करती है। इनमे ट्रकों तथा लॉरी की संख्या लगभग 17,900 है, जो कि प्रतिदिन शहर के बाहर आती जाती रहती है। इसके अलावा 118 बसे तथा 480 टैक्सियों की सख्या है जो कि सिर्फ शहर के अन्दर ही चक्कर लगाती रहती है। इन्ही वाहनो से अधिक मात्रा मे पेट्रोल तथा डीजल जलता है जिससे विभिन्न प्रकार की जहरीली गैसें निकलती है जो कि हमारे शहरी वातावरण को बुरी तरह दूषित कर देते है। इन गैसो में प्रमुख है - कार्बन मोनोआक्साइड (जो कि वायुमण्डल मे स्थित वायु प्रदूषणो को 50% भाग का प्रतिनिधित्व करती है)। कार्वन डाइआक्साइड, क्लोरोफ्लोरो कार्बन, मिथेन, सल्फर डाइआक्साइड तथा नाइट्रोजन के आक्साइड आदि।

इलाहाबाद नगर मे ये वाहन शहर के केन्द्रीय भाग चौक तथा उसके आसपास के क्षेत्रो मे ज्यादा चलते है। इसके अलावा अन्य क्षेत्र है रामबाग, दारागज, मानसरोवर, सिविल लाइन्स, गोविन्दपुर, तेलियरगज, बहादुरगज, मुट्ठीगंज, कीटगज, करैली, खुल्दाबाद, सुलेमसराय आदि। इलाहाबाद शहर मे ज्यादातर वाहन जी०टी० रोड पर चलते है। इस रोड पर ट्रको की सख्या अधिक है इसके अलावा स्टैनली रोड पर छोटी तथा बडी गाडियो की भरमार रहती है। उक्त वाहनो के अतिरिक्त शहर में रेल गाडियो की सख्या भी अधिक है दो जक्शन होने के कारण प्रतिदिन गाडियॉ चारो दिशाओं की ओर भ्रमण करती रहती है। मुख्य जक्शन चौक के पास है तथा दूसरा प्रयाग स्टेशन है जो कि एलनगज क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। इसके द्वारा भी भारी मात्रा मे धुऍं का विसर्जन होता है। जो वायु को दूषित करने मे महत्वपूर्ण भमिका निभाती है। इलाहाबाद के प्रदूषित क्षेत्र को दण्ड आरेख द्वारा प्रदर्शित किया गया है।

जल प्रदूषण - पवित्र गगा एवं यमुना नदियो के सगम पर स्थित तीर्थराज प्रयाग में भी उक्त नदियो की मानव समुदाय ने प्रदूषण के भारी भार से थका दिया है। नगर के प्रमुख नालों एव नालियो द्वारा इन नदियों मे प्रति 78,000 लीटर प्रदूषित गदे जल का विसर्जन होता है। इस दूषित जल प्रवाहित 32.164 किलोग्राम प्रदूषण भार का प्रतिदिन गगा एव यमुना नदियो मे प्रवेश होता है। इस प्रदूषण भार का 70% भाग मात्र चार प्रमुख नालो (चाचर नाला, घघर नाला, इमर्जेन्सी आउट फाल तथा मोरीगेट नाला) द्वारा नदियो तक पहुँचाया जाता है। उपरोक्त नालों की तस्वीर तथा ऑकडा आगे दिया गया है।

ध्वनि प्रदूषण भी स्वचालित वाहनो से ज्यादा होता है। चौक, खुल्दाबाद, करेली क्षेत्र में ध्वनि प्रदूषण बहुत अधिक हो जाता है। जिससे उस क्षेत्र मे रहने वाले लोग प्रभावित होते है।

अध्याय -7 मे हमने सम्पूर्ण कार्य का निष्कर्ष निकाला है। इसमें हमने बताया कि इस कार्य को हमने क्यों किया ? किस किस विषय को रखा ? उससे मेरे शोध कार्य का क्या सम्बन्ध है इत्यादि प्रदूषण का वातावरण पर क्या प्रभाव पडता है उससे क्या-क्या हानि होती है। वाहनो से उत्सर्जित पदार्थों का तापमान से कैसा सम्बन्ध है तथा उसका प्रभाव मानव जीवन पर किस तरह पड़ता है। इन सबका विशद विवरण प्रस्तुत है।

अनुक्रमणिका

सारणी-विवरण

मानचित्र-विवरण

चित्र-विवरण

अध्याय - 1

इलाहाबाद नगर का ऐतिहासिक परिचय

नामकरण

इलाहाबाद शहर का प्राचीन नाम प्रयाग था। आज भी हिन्दुओं के धार्मिक जगत मे बहुधा प्रयाग ही कहा जाता है। वर्तमान नगर पहले इसी नाम से ही जाना जाता था। प्राचीन नाम मात्र धार्मिक पीठ के रूप में जाना जाता है नगर के रूप मे नही। प्राचीन नाम मात्र एक रेलवे स्टेशन प्रयाग के रूप मे शेष है। प्रायः यह कहावत है कि ब्रह्मा द्वारा चार वेदो के प्राप्त करने के सम्मान मे दस अश्वो का बलिदान यहाँ पर किया गया था। तभी से इसे प्रयाग नाम से जाना जाता है।

शब्दो की व्युत्पत्ति से प्रतीत होता है कि प्रयाग शब्द का प्रयोग यहाँ पर विशेष पशु बलि से है। जो यहाँ पर सम्पन्न हुई न कि दो नदियो के जल धारा के संगम से। बहुत से अग्रेज लेखको ने भी उपरोक्त विचार को प्रबल प्राथमिकता दी। परम्परागत जनश्रुति के अनुसार अकबर के राज के समय प्रयाग नाम का ब्राह्मण था उसी के नाम पर प्रयाग नाम इस शहर का पडा। परन्तु इसकी पुष्टि किसी ऐतिहासिक लिखित प्रमाण से नही है। इसके अलावा प्रयाग नाम बहुत पुराना है। क्योकि चीनी यात्री ह्वेनसाग जो कि इस नगर में 7वी सदी मे आया था। अपने रिकार्ड मे प्रयाग शब्द इस नगर के लिए प्रयोग किया था। इससे यह स्पष्ट है कि इस शहर का नाम प्रयाग, अकबर काल के पहले का है।

इसमे सन्देह नही कि इलाहाबाद नाम मुगल बादशाह अकबर ने इस शहर को दिया। अबुल फजल के रिकार्ड के अनुसार ''इलाहाबाद जिसका प्राचीन नाम प्रयाग था अकबर के राजकाल मे प्रसिद्ध हुआ।

कहा जाता है कि अकबर प्रयाग में 1575 ई० में आया और इसकी सामरिक स्थिति से इतना प्रभावित हुआ कि यहाँ पर एक किला तथा नगर बसाने का आदेश दिया।

इलाहाबाद 1584 तक प्रयाग था। तदुपरान्त 1584 में अकबर ने प्रयाग को 'इलाहाप्रवास' जिसका अर्थ ईश्वर का निवास था, उपाधि प्रदान की जो आधा अरबी तथा आधा संस्कृत था जो बाद मे फारसी में बदल कर इलाहाबाद हो गया। इस प्रकार वर्तमान नाम 400 वर्ष से कम समय का ही है।

इस बात के काफी साक्ष्य है कि 16वीं सदी में अकबर ने इलाहाबाद नाम को काफी बढ़ावा दिया फिर भी पुराने नाम के आगे यह नाम कल्पित ही लगता था। वास्तव मे इस नगर के आस-पास के लोग प्रायः शहर को आल्हावास समझते जो कि बनाफर के जुडवा बेटे के नाम पर ही जिसे अकबर नाम बदल कर इस्लाम में रुचि ले रहे है। कुछ लोग इस स्थान को मनु की पत्नी इला के नाम पर मानते है। परन्तु उपरोक्त विचारों का कोई ऐतिहासिक तथ्य नही है।

इस प्रकार इसमे सन्देह नही कि प्रयाग को अकबर महान ने ही इलाहाबाद नाम दिया। यह ध्यान देने की बात है कि प्रयाग नाम जन-मानस मस्तिष्क मे इतना घर कर गया है कि दोनों नाम एक दूसरे के पर्याय बन गये है। फिर भी धार्मिक विचार से शहर का नाम प्रयाग है जो गंगा, यमुना एवं अदृश्य सरस्वती के सगम पर ही इस समय सरकारी नाम इलाहाबाद ही है जिसको पुराने नाम प्रयाग रखने के लिए कोई प्रस्ताव राज्य सरकार के पास नही है।

प्राचीन काल

इलाहाबाद एक महान पौराणिक स्थान है क्योकि वैदिक काल के पूर्व से पुरातन धार्मिक आख्यानो मे प्रयाग अपना स्थान रखता है। प्रारम्भिक काल मे ही गंगा एव यमुना नदियो का संगम आर्यों की अन्वेषक ऑखो को आकर्षित करता रहा है जो गगा की तलहटी मे बसने के उद्देश्य से आये थे। पुरातन प्रयाग पवित्र स्थान हिन्दुत्व के जन्म के समकालीन मान्य है जिसके साक्ष्य के रूप मे अनेक धार्मिक ग्रन्थ एवं लेख उपलब्ध है। आर्य जाति के प्रारम्भिक काल मे ऋगवेद मे (1400 ई०पू०) गंगा यमुना के सगम को अत्यधिक महत्वपूर्णता प्रदान की गई। परन्तु सर्वप्रथम प्रयाग के बारे मे वर्णन वाल्मीकि रामायण मे किया गया जिसकी रचना 1000 ई०पू० मे की गई। इस महाकाव्य के अनुसार प्रयाग एक जंगल के छोर पर स्थित था। जो श्रृंगवेरपुर (आधुनिक सिगरौर) से पूरब की तरफ फैला है जो इलाहाबाद से 22 मील है। रामायण में राम, लक्ष्मण, सीता का वनगमन के समय चित्रकूट के रास्ते मे प्रयाग का वर्णन मिलता है। फिर प्रयाग का वर्णन मनुस्मृति मे मिलता है। जो 2000 ई०पू० के लगभग रचित है। इसके अतिरिक्त प्रयाग का वर्णन महाभारत मे भी है जिसकी रचना ईसा पूर्व चौथी सदी मे हुई। हिन्दु प्रयाग महाकाव्य मे प्रयाग का वर्णन तीर्थ स्थान के रूप मे है। पुराणो मे प्रयाग का वर्णन प्रायः पाया जाता है। मत्स्य एव पद्म पुराण का एक भाग प्रयाग महात्म्य पर है। मत्स्य पुराण के अनुसार प्रयाग का विस्तीर्ण क्षेत्र 5 योजन है जो लगभग 45 मील के बराबर है। परन्तु पहले के संस्कृत के ग्रन्थ प्रयाग की राजनैतिक इतिहास पर कोई प्रकाश नही डालते है। फिर भी इस सत्य से इन्कार नही किया गया कि प्रयाग का महत्व पुरानी पौराणिक लेखों ग्रन्थों में वर्णन विस्तृत रूप से किया गया।

उपरोक्त तथ्यो से स्पष्ट है कि प्रयाग को अत्यन्त पवित्र स्थान के रूप में भारतीय जनमानस में मान्यता आर्य सभ्यता के उद्भव के समय से प्राप्त है।

अर्द्ध ऐतिहासिक कथाओं एवं परम्पराओं को पीछे छोडते हुए अगर हम प्राचीन भारतीय इतिहास के पन्नों को देखे तो छठी ईसा पूर्व शताब्दी में प्रयाग वत्स राज्य के 16 भागो में एक था। कौशाम्बी वत्स राज्य की राजधानी थी जो इस समय यमुना के बायें किनारे पर कोसम गॉव के रूप में इलाहाबाद से दक्षिण पश्चिम तरफ 32 मील की दूरी पर पहाडी टीले पर स्थित है। कहा जाता है कि भगवान बुद्ध इस स्थान को पवित्र किये थे जब वे प्रयाग की गंगा पार करके वाराणसी गये थे। सीधे वरान्जा से।

जब चौथी सदी ई०पू० गगा घाटी के राज्य काशी कोशल तथा वत्स चन्द्रगुप्त मौर्य के द्वारा मगध राज्य में विलीन कर लिए गये तब प्रयाग मौर्य राज्य मे आ गया। अशोक महान के अतिरिक्त किसी अन्य मौर्य राजवश का घनिष्ठ सम्वन्ध प्रयाग से नही था। ऐतिहासिक स्तम्भ जो इस समय भी इलाहाबाद किले मे स्थित है। एक मात्र साक्ष्य अशोक के इस नगर से घनिष्ठ सम्बन्ध को प्रदर्शित करने के लिए काफी है। जो उसके वास्तु कला एव सत्ता स्थायित्व प्रेम को प्रगट करता है। प्रथम सदी के अन्त मे प्रयाग कुशान शासन के अधीन आ गया जब कनिष्क का राज्य वाराणसी तक फैल गया। प्रयाग की राजनैतिक इतिहास तीसरी सदी में धूमिल रहा। चौथी सदी मे प्रयाग गुप्त राजाओं के शासन मगध के अधीन आ गया। 326 ई० मे समुद्रगुप्त मगध सिहासन पर आसीन हुआ। जिसकी विजयों का उल्लेख स्तम्भ पर खुदा है। चीनी यात्री फाह्यान भारत की यात्रा पर चन्द्रगुप्त द्वितीय के कार्यकाल में आया। पॉचवी सदी की प्रथम दशक मे कौशाम्बी जाते समय वह प्रयाग आया। परन्तु दुर्भाग्यवश उसने प्रयाग के बारे में बहुत सक्षिप्त मे लिखा।

प्रयाग मगध शासन के अन्तर्गत उत्तरी भारत मे हूणो के आक्रमण के समय (छठी सदी के प्रारम्भ) तक था। उन्होने गगा के समय (छठी शदी के प्रारम्भ) तक था। उन्होने गगा एव यमुना के किनारे बसे प्रमुख स्थानो को उजाड डाला। हूणो के आक्रमण से मगध शासन का नाश हो गया तथा लगभग आधी शदी के बाद इसके पश्चिमी भाग में भौखाडी राज्य स्थापित हुआ। इशान वर्मन (550 - 576) जिसने हूणों को भगा दिया। परन्तु सातवी शदी के प्रथम दशक मे हर्षवर्धन जो थानेश्वर का था इशान वर्मन को 606 ई० मे हरा दिया और सम्पूर्ण उत्तरी भारत हर्ष वर्धन के राज्य मे आ गया। हर्षवर्धन के शासन काल मे प्रसिद्ध चीनी यात्री ह्वेनसांग भारत आया जिसने प्रयाग के बारे मे विस्तृत एवं मूल्याकन विवरण अपनी यात्रा की किताब मे किया। वे लिखते हैं राजधानी के दक्षिण एव पश्चिम तरफ एक स्तूप अशोक द्वारा बनवाया गया है। संगम पर देवा मदिर (शायद पाटलपुरी मंदिर) शहर के मध्य तथा अक्षयवट है। उसने कहा कि मै प्रयाग में धार्मिक कृत्यों के सम्पन्न होते देखा तथा प्रयाग महात्म्य विशेष रूप से तीर्थ यात्रियो द्वारा स्वेच्छा से प्राणाहुति देना और सगम एवं नगर के बीच विशेष रूप से दान के लिए बालू कणों पर घेरा डाले जमीन पर जहॉ राजा हर्ष महन्ती सभा प्रत्येग पॉच वर्ष में एक बार करते है और गरीब धार्मिक तथा याचक व्यक्तियो को, जो धन एकत्रित किये रहते दान देते है।

हर्ष की मृत्यु (648 ई०) राजनैतिक सदेह तथा अन्धकार के बीच रह गया। तथा प्रयाग का इतिहास भी आठवी शदी तक अभेद्य अंधकार के गर्त में चला गया। इसके बाद प्रयाग पाल शासक गौड़ के अधीन हुआ तदुपरान्त गूजर प्रतिहार राजपूतो ने कन्नौज से नौवीं तथा ग्यारहवी शदी तक राज्य किया। गूजर - प्रतिहार - गहरबार राजा के रूप मे आये जो बाद मे राठौर कहलाये। कन्नौज पर ग्यारहवी सदी तक राज्य किये। प्रयाग कन्नौज के अधीन तब तक रहा जब तक कन्नौज के राजा जयचन्द को 1194 ई० में मुसलमान शासक शहाबुद्दीन के हाथों पराजय नहीं हो गई। जिसने गंगा की घाटी तथा वाराणसी तक प्रभुत्व फैलाया।

प्रयाग के प्राचीन हिन्दुकाल के इतिहास का विश्लेषण करने से पता चलता है यह स्थान कभी भी राजकीय सरक्षण का केन्द्र नही रहा। यह प्रधानता को कभी प्राप्त नही किया। प्रथम तो यह कभी भी प्रान्त का प्रमुख कौशाम्बी के निकट होने के कारण नही हो पाया। दूसरे यह कि बुद्धिस्टो को यह स्थान आकृष्ट नही कर पाया। इसी कारण वुद्धिस्ट राजाओं ने इसे प्राथमिकता नही दी और बाहरी बुद्धिस्ट यात्रियो से भी लेशमात्र वरीयता नही मिली। लेकिन जव बुद्ध धर्म का ह्रास प्रारम्भ हुआ तो कौशाम्बी अपना महत्व खोने लगा और प्रयाग तब प्रमुखता ग्रहण करने लगा तथा नाम और यश 7वी सदी मे जब ह्वेनसाग आया तो कौशाम्वी की अपेक्षा अधिक बडे शहर के रूप में प्राप्त किया। यह ध्यान देने योग्य बात है कि प्रयाग को पहली वार प्राचीन इतिहास मे नगर का दर्जा प्राप्त हुआ।

मुस्लिम काल

मुस्लिम काल के दो महत्वपूर्ण पहलू प्रयाग के इतिहास मे अलग किये जा सकते है। मुगलो के प्रारम्भिक काल मे प्रयाग की स्थिति नगण्य थी। जबकि मुगल काल मे नये नाम इलाहाबाद के रूप में बहुत महत्वपूर्ण स्थान हो गया। 12वी शदी मे मोहम्मद गौरी ने जब कडा मानिकपुर सूबा बनाया तो इलाहाबाद मुसलमानो की धार के नीचे आया। प्रान्तीय गवर्नर की कड़ा में गद्दी स्थापित होना एक ऐतिहासिक महत्वपूर्ण घटना है। जिसके फलस्वरूप किले का निर्माण हुआ। जिसे पहले राजा जयचन्द ने बनवाया था। इस प्रकार प्रयाग दो नदियों के संगम अपने समय जल परिवहन का उत्तम साधन उच्चकोटि का स्थान प्रमुख्यता प्राप्त करते हुए भी मुस्लिम शासकों का ध्यान आकृष्ट न कर सका। लगातार 13वी शदी से 16वी सदी तक प्रयाग देश के राजनैतिक विकास की मुख्य धारा से अछूता सुसुप्त अवस्था मे अकबर के काल के पहले तक पडा रहा। यह समय प्रयाग के इतिहास का काला समय था। इस काल मः विद्रोहियो ने सर उठाया तथा खून खराबा होता रहा। कड़ा इससे पूरा प्रभावित रहा और कुछ भी खास प्रयाग के इतिहास मे इस समय नही हुआ।

एक नया अध्याय मुगलो के स्थापना से 16वी सदी के प्रथम चौथाई काल मे प्रारम्भ हुआ। इस समय को विकास एव उन्नति के समय के रूप में जाना गया। शायद शेरशाह के समय (पॉचवे दशक 16वी ई०) मे ग्रान्ड ट्रन्क रोड आगरा से कडा और उसके पूर्व झूँसी तथा जौनपुर की तरफ बहुत सी सराय के साथ निर्माण कार्य हुआ। अकबर के शासन काल को प्रयाग का स्वर्णिम काल कहा जा सकता है। 16वी सदी के तीसरे चतुर्थांश में अकबर जब विद्रोहियों को दबाने में व्यस्त था उस समय प्रयाग मे उसका आगमन हुआ। बहुत कुछ संभव है इसी समय उसके मन मे सामरिक महत्व के उद्देश्य से किला बनाने का विचार आया होगा। अकबर के समय का प्रसिद्ध इतिहासकार अब्दुल कादिर बदायुनी ने लिखा है। 23वी AH 982 (1574 ई०) को महामहिम अकबर का पदार्पण प्रयाग में हुआ जिसे लोग इलाहावास कहते है, गगा यमुना के संगम पर शाही शहर बसाने की नीव रक्खी। जिसे उसने इलाहावास

कहा। इतिहासकार ने इस बात का भी वर्णन किया है कि पवित्र सगम पर आये वृक्ष पर चढ कर तीर्थ यात्री गहरे पानी मे कूद कर प्राणोत्सर्ग करते थे (शायद यह अक्षय वट था) उसी के समकालीन इतिहासकार निजामुद्दीन अहमद ने जवाहती-ए-अकबरी मे लिखा है कि "जिस समय मिर्जा कॉ गुजरात भेजे गये (1583 ई०) शहंशाह ने गगा- यमुना के सगम पर एक किला तथा शहर का निर्माण किया जिसका नाम इलाहाबाद रखा। शहंशाह आगरा से नाव पर प्रयाग आकर सुखमय चार माह बिताए।

नगर शीघ्रता से महत्व ग्रहण करता गया और अकबर के शासन के अन्तिम समय तक शहर बडा रूप ले चुका था। इसके महत्वपूर्ण उद्योग भी नावो का निर्माण करना था कहते है यहॉ से नदी के माध्यम से समुद्र के लिए वहुत वडी सख्या मे बडी नाव बना कर भेजी जाती थी। किले के निर्माण पूर्ण हो जाने के बाद इलाहाबाद - जौनपुर के बजाय सूबे की राजधानी हो गया और कडा अपना राजनैतिक महत्व खो चुका था। (चित्र सख्या - 1 1)

अगर किला अकबर के इलाहाबाद के प्रगति लगाव एव संरक्षण का ध्यान दिलाता है तो खुशरूबाग शहशाह जहॉगीर के सम्बन्धो को प्रकट करता है। अकबर के शासन काल में ही सलीम जो बाद मे शहंशाह जहॉगीर हुआ, इलाहाबाद का सूवेदार नियुक्त हुआ जो यहॉ पर रहता था। वर्तमान खुशरूबाग का निर्माण उसी ने करवाया, जिसमे उसके वेटे खुशरू का मकबरा है साथ में उसकी मॉ और वहन का भी मकबरा है। अकबर और जहॉगीर के बाद अन्य कोई मुगल बादशाह का लगाव इलाहाबाद से नही मालुम पडता है और मुगल बादशाहों के काल में इलाहाबाद शहर उतार पर रहा। फिर भी एक फ्रांसीसी यात्री ट्रवरनियर के अनुसार 100 साल बाद 1665 मे औरंगजेब के समय इलाहाबाद एक बडा शहर था। यह कहा जाता है कि 1668 मे अपने प्रवास के समय अपने पुत्र शम्भा जी के साथ आगरा से आकर दारागंज मे ठहरे थे और एक पन्डा को सुपुर्द कर चले गये थे। 17वी सदी के अन्तिम दशक मे सिपाहदार खॉ इलाहाबाद का सूबेदार हुआ उसके नाम पर शहर के पश्चिमी छोर पर ग्रान्ड ट्रक रोड पर सिपहदार गज (सूबेदार गज) बसाया।

18वी सदी मे इलाहाबाद मुगलों के सूबेदार के द्वारा शासित था लेकिन कमजोरी एव कुशासन तथा विद्रोह के कारण स्थिति सदेहप्रद हो गई। सूबा तथा शहर इलाहाबाद अवध के नवाब बजीर सफदरजग के अधीन चला गया (1743 ई०) अवध शासन के अन्तर्गत इलाहाबाद मध्य भारत के लिए रूई के व्यवसाय का बहुत बडा केन्द्र हो गया। इस समय तक मराठा शक्तिशाली हो चले थे और पेशवा बाजीराव के अध्यक्षता मे कई आक्रमण किये और 1739 मे इलाहाबाद नगर रघुजी भोंसले के अधीन हो गया जो बाद में अवध के नवाब द्वारा अविजित कर लिया गया। लेकिन एक सफल युद्ध अभियान जो इलाहाबाद शहर पर फरूखाबाद के नवाब द्वारा वर्ष 1750-51 में हुआ से यह स्पष्ट हो गया कि अवध की शक्ति क्षीण हो चुकी है। पूरा शहर खुल्दाबाद से किला तक जलाकर राख कर दिया

गया। कुछ भी नही बचा केवल शेख मो० अफजल इलाहाबादी के मकान और दरियाबाद के मकान जो दरियाबाद के मकान जो शिया पठानो के थे।

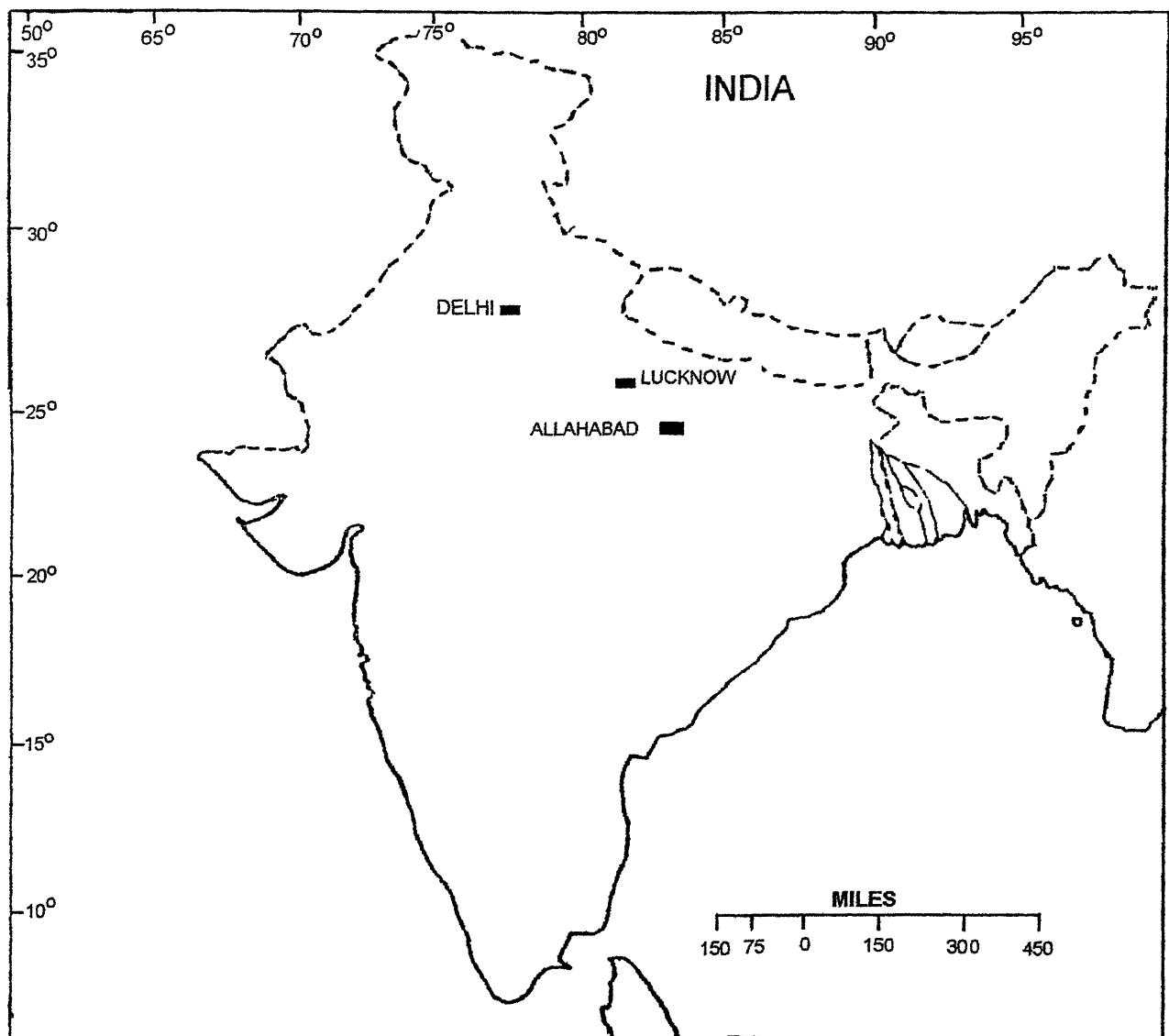
1757 मे अवध के नवाब ने इलाहाबाद पुनः अहमद खॉ से प्राप्त कर लिया। जब बक्सर की लडाई (1776) मे मीर कासिम वगाल का सूबेदार अवध का नवाब शुजाउद्दौला और दिल्ली के गृह विहीन बादशाह शाह आलम अग्रेजो से हार गये तब सूबा तथा इलाहाबाद शहर शाह आलम को दे दिया गया। लेकिन जब अग्रेजों को पता चला कि वादशाह और मराठो मे गठबन्धन हो गया है तो अग्रेजो ने दो जिले इलाहाबाद और कडा को 50 लाख रु० मे अवध के नवाब के हाथ बेच दिया। एक सधि शुजाउद्दौला के साथ की गई जिसके अनुसार अतिरिक्त सुरक्षा बल अवध मे रखा जायेगा जिसका निश्चित खर्च नवाब को देना होगा। उसकी मृत्यु के बाद उसका बेटा आशुफुद्दौला जिसकी नई सधि के तहत जो इलाहाबाद का मालिक था उसे किले मे रखे गये सिपाहियो के खर्चे देने के लिए बाध्य किया गया। बहुधा भुगतान बकाया ही रह जाता अतः नवाब सादत अली ने किले को लौटा दिया तथा दूसरे जिलो के साथ इलाहाबाद को लार्ड वेसली को 14 नवम्बर 1801 मे लखनऊ की संधि के अनुसार लौटा दिया। इस प्रकार इलाहाबाद जिला अंग्रेजो के अधिपत्य मे आ गया। इलाहाबाद शहर का एक दृश्य (चित्र सख्या 1 2)

अंग्रेजी काल : ब्रिटिश राज के आगमन होने से लगातार इलाहाबाद का विकास का युग चलता रहा। दो नाव चलने योग्य नदियो के संगम होने के कारण शहर का दावा प्रान्त की राजधानी होने का प्रबल रूप में था। इसके अतिरिक्त अकबर द्वारा अभेद दुर्ग बनाये जाने से अग्रेजो के लिए सुरक्षा भी अच्छी सुगम थी। इसलिए इलाहाबाद के लिए प्रमुखता बढ गई। वैसे भी मुगल काल मे सूबे की राजधानी इलाहाबाद ही थी। यह 1934 का वर्ष था जब इला० उत्तरी पश्चिमी प्रान्त की राजधानी बन गया। किन्तु यह सम्मान थोड़े समय के लिए रहा और राजधानी 1935 मे आगरा स्थान्तरित हो गई। परन्तु 1858 में पुनः स्वतत्रता की प्रथम लड़ाई खत्म होने पर इलाहाबाद पुनः राजधानी आगरा से स्थानान्तरित होकर आ गई। नगर के शान्तिपूर्ण विकास में बाधा केवल 1857 में हुई जब सारे राष्ट्र को विद्रोह की ज्वाला निगल चुकी थी। स्वतत्रता की प्रथम लडाई में अन्य शहरों की तरह यह शहर भी सक्रिय भाग लेने मे अग्रणी रहा।

नगर के विकास के इतिहास मे 19वी सदी के मध्य मे रेलवे का आना भी प्रमुख घटना है। रेल रोड का निर्माण 1857 से प्रारम्भ होकर 1912 सम समाप्त हुआ जब इलाहाबाद - बनारस सेक्सन बी०एन० डब्ल्यू (जो आज उ०पू० रेलवे है) बना। उ० पूर्वी दक्षिणी क्षेत्रों से सम्बन्ध रखने के लिए कानपुर रेल से सम्पर्क मे 1859 मे ही आ गया परन्तु कलकत्ता 1885 मे यमुना पर पुल बनने पर ही रेल सम्पर्क में आया। दो वर्ष बाद शहर जबलपुर से सम्पर्क मे आया जब रेल बन गई। किन्तु शहर का केन्द्र होना तभी सफल हुआ जब 50 साल बाद इस सदी के प्रारम्भ मे रेल उत्तर में गंगा पार से सम्पर्क में आई। गगा पर कर्जन पुल फाफामऊ के निकट 1905 में तथा इज्जातपुल झूँसी के

निकट 1912 मे बना। रेलवे के अतिरिक्त इलाहाबाद उत्तरी भारत के बहुत से शहरो से पक्की सड़क से सम्बद्ध हुआ। इस प्रकार इलाहाबाद एक प्रमुख केन्द्र बन गया। जहॉ से चारो तरफ आना जाना सुगम हो गया और क्षेत्रीय सम्पर्क के लिए प्रमुख केन्द्र बन गया।

वास्तव मे शहर का चौमुखी विकास प्रान्त की राजधानी बनने से हुआ जो गत शताब्दी के उत्तरार्ध काल मे हुआ। एक बडे नागरिक स्टेशन की स्थापना अग्रेज नागरिको के लिए एव पश्चिम मे (बढती आबादी जो अप्रत्याशित रूप से) फौजी छावनी बनी। नगर पालिका 1863 मे इस उद्देश्य से बनी की प्रचुर मात्रा मे पुलिस बने तथा जन कल्याण के कार्यक्रमो मे अपेक्षित सुधार हो सके। आगरा से हाईकोर्ट 1858 मे चार आयताकार दो मजिला भवन मे ईटो से बने हुए जिसकी भीतरी दीवाल बालू के पत्थरो की बनी है मे स्थानान्तरित हुआ। जो 1870 मे पूरा बन गया। वर्तमान हाईकोर्ट का भवन 1916 मे बना। ऊपर के चार भवन को ए०जी० आफिस पब्लिक सर्विस कमीशन आफिस, रेवन्यू बोर्ड तथा शिक्षा निदेशक कार्यालय अधिगृहीत किये। जब राज्य सरकार लखनऊ को तीसरे दशक के प्रारम्भ मे चली गई। इस काल मे जन कल्याण के कई संस्थान वने जिसमें मुख्य रूप से इलाहाबाद विश्वविद्यालय तथा हायर सेकेन्डरी परिषद ही शहर में एक अस्पताल (काल्विन जो अब मोती लाल नेहरू है) 1861 मे खुला। उसके बाद कई खुले। जनता के उपयोग की सेवाओं के अतिरिक्त जल, विद्युत, सीवर, टेलीफोन बस आदि सेवाओं का सृजन हुआ। इलाहाबाद वाटर वर्क का कार्य 1891 में पूरा हुआ तथा विद्युतघर 1916 में बना। इलाहाबाद विकास ट्रस्ट अपने अभ्युदय 1921 के समय से बहुत सड़कों का चौड़ा करना पार्क गृह निर्माण योजना को पूरा किया। पिछले 100 वर्षों मे नगर ने चौमुखी विकास किया साथ ही यह भी उल्लेखनीय है कि उसी समय मे जनसख्या वृद्धि 360% बढ़ गई। किन्तु केवल एक मात्र कारण नगर विकास गिरा वह है राज्य का मुख्यालय लखनऊ को हो जाना। स्वतंत्रता के आगमन के साथ ही नये युग के सूत्रपात होने से शहर के इतिहास मे पिछले दशक मे नैनी औद्योगिक विकास के साथ ही जल आपूर्ति, जल विकास, सीवर आदि मे काफी विकास हुआ। (मानचित्र संख्या 1 1)

भारत में इलाहाबाद की स्थिति

मानचित्र संख्या 1.1

संगम के खिसकने सम्बन्धी मतभेद

इलाहावाद शहर का धरातल गगा-यमुना के मध्य मे स्थित है। दो नदियो के सगम के कारण ही इसका महत्व है। कुछ समय पहले सगम के खिसकने के वारे मे घोर विवाद था। डा० के० एन० काटजू जिन्होने वाल्मीकी रामायण को सवूत मे रखते हुए सुझाव दिया कि सगम 1000 बी०सी० के लगभग बॉदा जिले के राजापुर के पास था। उनके विचार की सहमति मित्तल और धोवा ने भी की। इन लेखको ने साहित्यिक सबूत दिया कि सगम 3000 वर्ष पूर्व राजापुर के निकट था जो धारा के खिसकते रहने से वर्तमान स्थिति मे आया। दूसरी तरफ शास्त्री और वल्लभ शरन ने यह बताने की कोशिश की कि सगम राम के समय मे भी यही पर था। यह ध्यान देने योग्य वात है कि उपरोक्त लेखक एक या दो को छोडकर जिन्होने साहित्य को उदाहरणो के सहारे इस ज्वलन्त प्रश्न को समझाना चाहा। लेखक जव इस प्रश्न की जॉच करने लगे तो उन्होने ज्योतिष, पुरातन भूगोल तथा काल्पनिक बातो के ऊपर पूरा ध्यान दिया। कानिघम के अनुसार पौराणिक कथाओं के अनुसार सिगरौर गगा से 22 मील उत्तर पश्चिम इलाहाबाद मे स्थित है सदेह से परे है। श्री राम दल सहित गगा को इसी स्थान पर पार किये और प्रयाग को प्रस्थान किये। जो गगा यमुना के सगम पर स्थित है। मात्र एक नजर अगर नक्शे पर डाली जाय तो स्पष्ट हो जाता है कि सिगरौर प्रयाग और राजापुर को एक साथ नही छू सकती जव गगा शृगवेरपुर (सिगरौर) आ गई तो राजापुर कैसे लौट जायेगा।

वाडिया एव क्षिबर के अनुसार उत्तरी भारत मे नदी पश्चिम से पूरव को बहती है पूरब से पश्चिम को नही यह ध्रुव सत्य है। इस प्रकार धारा ढाल की तरफ वहती है चढ़ाव की तरफ नही।

इस प्रकार राजापुर मे सगम का होना असत्य हो जाता है। पौराणिक कथाओं एव उत्तरी भारत मे नदी के वहाव की दिशा से प्रभावित होकर हो सकता है। सगम कुछ पूरब खिसका है परन्तु यह ज्यादा नही खिसकता है क्योकि झूॅसी के भीटे तथा भौगोलिक परीक्षणों पुरातत्वों के साक्ष्यो, ज्योतिवा के आलेखो से स्पष्ट यही है कि सगम इसी स्थान पर रहा।

उपरोक्त विवेचन का मतलव यह नही है कि सगम थोड़ा बहुत भी स्थान न बदला हो। हो सकता है 400 वर्ष पूर्व यह किला बनने के पहले तथा बॉध बनने के पहले झूँसी और कर्नलगज के बीच रहा हो। गर्मी मे झूॅसी पर और वरसात मे कर्नलगज तक। यह भी सभव हो कि दोनो नदियॉ स्वतन्त्रतापूर्वक स्थान वदलती रही हो पूरब में हासिमपुर और लूथर रोड। वाल्मीकि रामायण प्रयाग महात्म और गहन विवेचन के अनुसार अकबर के समय मे यमुना शहर के दक्षिण मे सटकर रहस्य धारा मे बहती थी। जहॉ कोई नही रहता था जिसे विकिर तीर्थ कहते थे जो अब विकिर देवरिया है।

अगर उपरोक्त बात बढ़-चढ़ कर मालूम हो रही हो तो तीन धाराये अभी भी समझी जा सकती है क्योकि जहॉ यमुना शहर मे घुसती है बलुआ घाट, ककरहा घाट, करेली बाग मे नदी का स्तर काफी नीचा है। वाल्मीकि और अध्यात्म रामायण के अनुसार यमुना के पुराने वहाव का रास्ता बलुआ घाट मुट्ठीगज होते हुए रामबाग, जार्जटाउन, टैगोर टाउन था। इस प्रकार अनेक विद्वानो के सगम के खिसकने सम्वन्धी अपने-अपने विचार है।

नगर का पुरातन इतिहास

वाल्मीकि रामायण के अनुसार कोई ऐसा शहर नही था और न ही प्रयाग नाम का कोई गॉव था। मात्र ऋषि भारद्वाज का आश्रम था। रामायण काल मे प्रयाग न तो कोई शहर न गॉव और न तो कृषि योग्य भूमि थी जो वत्स देश मे वर्णित होती। प्रयाग मात्र एक वन था जो गगा यमुना के दोआब मे फैला था। इस प्रकार यह स्पष्ट है 1000 ई० पू० प्रयाग एक शहर नही था बल्कि यह तपोभूमि थी जो गगा यमुना के सगम के निकट थी और अगर प्रयाग नाम का शहर था तो ह्वेनसाग के किताबो मे होने के बाद भी स्थित होता।

बुद्धकाल जो 600 ई०पू० के लगभग था, पाली भाषा मे लिखी गई किताबो मे प्रयाग नही है। मझिम निकाय के अनुसार जहॉ वहुआ (बूढ़ी राप्ती), सुदरिका, सरस्वती तथा बहूमति (बागमती, नेपाल मे) नदियॉ थी, गया और प्रयाग तीर्थ मात्र थे। गगा के घाट थे। प्रयाग शहर का वर्णन, बुद्ध धर्म की प्रसिद्ध पुस्तक महावस्तु और ललित विस्तार मे नही है। इस प्रकार पाली और सस्कृत किताबो मे या तो प्रयाग शहर नही है अथवा बौद्धो की जानकारी मे नही था। इस प्रकार हम इस तथ्य पर आते है कि बुद्धकाल मे प्रयाग नामक शहर नही था। हो सकता है कि यह दूसरे अर्द्धकाल अथवा बाद के बुद्ध काल मे हुआ हो।

टाड के अनुसार प्रयाग राजपूतो का सबसे पुराना शहर है जो कि मेडीरेयिन शासनकाल मे था और मेगास्थनीज ने चौथी सदी ई०पू० मे प्रयाग का दर्शन किया था। यद्यपि प्रयाग का प्रश्न प्रसिद्ध वैशाली अथवा पाली बुद्धवा के समय था और जो गगा यमुना के सगम पर चन्द्रगुप्त मौर्य के समय मे भी था। एस०सी० काला के अनुसार जो इलाहावाद म्यूजियम के सस्थापक थे जो अब झूँसी और प्रयाग के बारे मे लिखते है कि अशोक ने नगर के मध्य मे पत्थर का स्तम्भ लगाकर उत्सव मनाया और चम्पक बाग मे जो शहर के पूर्वी व दक्षिणी हिस्से मे है एक स्तूप का भी निर्माण किया। जिसकी दीवारे 100 फीट से भी ऊँची ह्वेनसाग की यात्रा के समय थी।

अलवरूनी द्वारा ह्वेनसाग के प्राचीन शहर के विविध वर्णन पर ध्यान नही दिया गया। जो कि अपने समय के सबसे प्रसिद्ध इतिहासकार थे। महमूद गजनी के समय अलवरूनी ने प्रयाग की यात्रा शायद 11वी सदी मे की परन्तु नगर के वर्णन के अतिरिक्त उसने प्रयाग मे वृक्ष (अक्षय वट) के बारे मे लिखा।

इस प्रकार उनके समय मे प्रयाग शहर गगा यमुना के सगम पर नही था केवल अक्षयवट था। जब मुहम्मद गजनी ने गगा के किनारे फतेहपुर मे फौज को कब्जे मे किया तो वह बुदेलखण्ड बिना प्रयाग हुए नही जा सकता था तो क्या प्रयाग रौदने योग्य शहर नही था। पुनः उसने जब बनारस पर कब्जा किया तो वह प्रयाग होकर ही गया

लेकिन ऐसा कही लिखा नही मिला। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि प्रयाग 11वी शताब्दी तक गगा यमुना के सगम पर नही था। कनिघम भी इस विचार से सहमत था कि प्रयाग अलबरूनी के समय मे था।

फिलहाल यह स्पष्ट है कि प्राचीन शहर प्रयाग मुसलमानो के आगमन से पूर्व विलुप्त था। दूसरा विचार यह भी है कि वर्तमान इलाहाबाद शहर अकवर के पहले नही था। लेखक व्यक्तिगत रूप से इस विचार का नही है क्योकि प्राचीन काल मे गगा यमुना के सगम पर शहर था और अकवर ने उसी शहर का जीर्णोद्धार करके नया नाम इलाहावाद रख दिया इसमे सदेह नही कि अकवर ने इलाहाबाद शहर को वर्तमान स्थिति मे लाया जिसके अतिरिक्त उसने अपने शासन काल के 21वे वर्ष मे एक किले का भी निर्माण किया। यह सम्भव है कि प्राचीन प्रयाग या तो उस काल मे उजड गया या नदियो की धारा मे विलीन हो गया था। अकवर के समय का इतिहासकार अब्दुल कादिर बदायुनी के अनुसार नदी के किनारे वहुत ऊँचा पेड स्थित था। जो कि सगम से एक मील की दूरी पर 7वी सदी मे था। अतः यह विल्कुल सभव है कि 9वी सदी मे इन नदियो के कटान से विस्तृत बलुई मिट्टी का मैदान सगम से लेकर के नगर तक वह गया और इस प्रकार केवल नदी के किनारे पवित्र पेड बच गया। इस प्रकार यह निश्चित हो गया कि आधा शहर नदी मे वह गया और आधा शहर इसके निवासियो द्वारा ही उजाड दिया गया।

डा० काला के अनुसार नियमानुसार झूँसी की खुदाई से नया अध्याय आर्यों के व्यवस्थित होने और प्रयाग के स्थित होने से खुल सकता है जो कि अभी भी सदेह के घेरे मे है। अतः मै यह कहना चाहूँगा पुरातत्व विचारो के आधार पर व पुरानी पुस्तको के आधार पर निःसदेह वहुत पुराना शहर नही है परन्तु विदेशी जातियों के वर्णन के आधार पर प्राचीन नगर होना सिद्ध है।

नगर की उत्पत्ति

ग्नेर ने कहा कि शहर की उत्पत्ति विवादास्पद एव जटिल है। किसी भी शहर की उत्पत्ति पर कार्यात्मक और पग्विेश के सूत्र साथ-माथ होते है। अधिकतर शहर कार्य के अनुसार निर्धारित होते है और उनमे उस विषय के गुण विद्यमान होते है लेकिन फिर भी उनमे स्थान का पर्यावरण स्थल और साधन मिलकर प्रभाव डालते है फिर भी नगर के उत्पत्ति के तत्व विभिन्न समय मे विभिन्न प्रकार के है।

प्राचीन उत्पत्ति

पहले के पृष्ठो मे ये नोट किया गया है कि वर्तमान शहर प्राचीन शहर प्रयाग के समीप वसा है। यह ध्रुव मत्य है कि प्रारम्भ मे जहॉ पर कृषि उत्पादन अधिक होता है वहॉ पर शहर व्यवस्था होती है और वह स्थान बहुधा नदियो के प्रभावित क्षेत्र मे होता है। जहॉ पर अतिरिक्त उत्पादन जल परिवहन द्वारा प्रयोग मे लाया जाता है। इसके अतिरिक्त कुछ और भी मानव आवश्यकताये है जो प्रारम्भिक शहरीकरण की सतुष्टि प्रदान करते है। भारतवर्ष मे नदियो के सगम पर वहुधा प्रारम्भिक नगरीय व्यवस्था किसी विशेष धार्मिक भावना से जुडी हुई होती है। ऐसे पवित्र म्थान वहुत वडे मनुष्यो के समूह को मेले के रूप मे आकर्षित करते है। प्रयाग तीन पवित्र नदियो के सगम पर धार्मिक विचारो के अनुसार स्थित है जो कि इतना पवित्र है कि सदियो से महान भारत भूमि के निवासियो की ऑखो मे अविम्मरणीय है। त्रिवेणी एक निश्चित अन्तराल पर पूरे देश के तीर्थ यात्रियो को आकर्षित करती रहती है। इसलिए सगम के निकट एक स्थाई व्यवस्था जो तीर्थ यात्रियो की जरूरतो को पूरा करे अस्तित्व मे आई। वढ़ते हुए व्यापार और प्रारम्भिक शहरीकरण एक भले पूरे शहर का रूप आदि के दिनो मे हो गया। जो कि नये व्यवसाय के विकास जैसे - नाव, मकान, लकडी, पत्थर, सोना, चॉदी, तॉवा कीमती पत्थर, आभूषण कपडे इत्यादि के रूप मे फैल गया। और प्रारम्भिक काल मे गगा-यमुना ने अपने जल परिवहन द्वारा इसे और बढ़ाया इस प्रकार प्रयाग के भौतिक दशा और मास्कृतिक, धार्मिक परिवेश ने उत्पत्ति ली। इसके अतिरिक्त नदियो से सुरक्षित स्थान और स्थाई जल आपूर्ति भी सुनिश्चित थी। यह कहा जाता है कि हिन्दुओं के एक प्राचीन रिवाज के अनुसार नदी के किनारे जहॉ से नदी दिखाई दे एक मदिर वनवाना पवित्र माना गया है। इस प्रकार प्रयाग के सगम पर चारो तरफ से मंदिर और छोटे भवनो से इस नगर का निर्माण हुआ।

मध्य-कालीन उत्पत्ति

जैसा कि पहले कहा जा चुका है कि प्राचीन प्रयाग मुसलमानो के आक्रमण से ऊव चुका था। प्राचीन शहर का पुनर्जीवन 16वी सदी मे हुआ जब अकबर इसके सामरिक महत्व से प्रभावित हुआ था और प्राचीन नगर मे एक

किला वनाने की सोचा था। किले के चारो ओर सामान्यतया नगर बढता गया जो वर्गविहीन था। एक नया शहर इलाहावाद के नाम से उभर कर किले के आस-पास बढ़ा जहॉ से सगम दृष्टिगोचर होता रहे। इलाहाबाद मुसलमानो के शासन काल मे सूवे के सूबेदार की गद्दी का स्थान लिया। प्रयाग एक धार्मिक अधेरे मे चला गया और इलाहाबाद राजनैतिक क्षितिज पर उभरकर आ गया। नया शहर निर्बाध रूप से अपनी राजनैतिक हैसियत 19वी तक प्राप्त कर लिया। तव यह अग्रेजो के हाथ मे चला गया।

आधुनिक उत्पत्ति

इलाहावाद औद्योगिक क्राति मे पश्चिम के शहरो से बहुत प्रभावित नही हुआ। औद्योगिक और व्यावसायिक क्रान्ति के आने से पूर्व ही इलाहाबाद का अस्तित्व था। निश्चय ही उसने व्यापार को आकर्षित किया न कि व्यापार ने शहर को। उद्योग एव व्यवसाय समृद्धि एव विकास निश्चय ही प्रभावित किया लेकिन कोई भी खास या विशेष उद्योग स्थापित न हो सका। इससे प्रमाणित होता है कि इलाहाबाद औद्योगिक क्रान्ति की तरफ बिना श्रम के बढ़ता गया। अगर यह धार्मिक महत्व तथा सूबे की राजधानी न होती तो इलाहाबाद बहुत ही अविकसित शहर होता।

सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन

एक नये शहर के रूप मे इलाहाबाद का मूल्याकन पुराने शहर के सास्कृतिक पृष्ठभूमि के मूल्याकन की वारीकियो को ढूँढ़ना आसान नही है। कारण स्पष्ट है कि कोई भी ऐतिहासिक आलेख उपलब्ध नही है।

प्राचीन नगर

भारत वर्ष के निवासी सामान्य रूप से व इलाहाबाद के निवासी विशेष रूप से चीनी यात्री ह्वेनसाग के ऋणी है जिसने एक विस्तृत विवरण इस हिन्दू शहर के बारे मे दिया। उनके अनुसार नगर दो नदियो के संगम के पश्चिम तरफ विस्तृत वालू के मैदान पर बसा है। नगर के मध्य में एक विष्णु मन्दिर था और मन्दिर के मुख्य कमरे के पास एक बहुत वडा वृक्ष था जिसकी शाखाएँ दूर-दूर तक चारों ओर फैली थी। कनिघम ने मन्दिर एव वृक्ष की पहचान की थी किन्तु उसके अनुसार मदिर पटलपुरी था तथा वृक्ष अक्षयवट था जो कि किले के चाहरदिवारी के अन्दर है। इस प्रकार यह बिल्कुल प्रमाणित है कि 7वी सदी मे नगर वही पर था जहॉ पर आजकल किला है यह निश्चित करना कोई मायने नही रखता कि ठीक-ठीक शहर की क्या सीमा है। प्राचीन प्रयाग नगर बिल्कुल लुप्त हो गया क्योंकि चीनी तीर्थ यात्री के समय विभिन्न बौद्ध एवं ब्राह्मण अवशेष नही रह गये थे। दक्षिण पश्चिम का नगर यमुना मे बह गया और सगम से नदियो के किनारों तक चलाने योग्य अपार जलराशि हो गई।

मध्यकालीन शहर

अकवर के शासन काल मे पूरे नगर की स्थापना हुई। निचली भूमि पर कोई निर्माण न होकर के ऊँचे वाले स्थानो पर ही नगर का निर्माण हुआ। पूर्वी तरफ खुशरूवाग, ससई, खुल्दावाद, जी०टी० रोड होते हुए दक्षिण की तरफ यमुना तट तक फैला है। पूरब की तरफ वॉध वन जाने से सास्कृतिक पृष्ठभूमि वदल गई और उसके किनारे अच्छी खासी आबादी हो गई। दक्षिण की तरफ शहर के बढ़ने की गुजाइश नही है और मुगलकाल के अतिम समय मे तमाम विखरे हुए मुहल्ले बस गये है। वादशाह जहॉगीर ने इस शहर को खूबसूरत बनाना चाहा। उन्होने खुल्दावाद वसाया, खुशरूवाग व अन्य भवनो को बनवाया। उसी ने एक अच्छा बाग लगाया जोकि शहरारा बाग के नाम से प्रसिद्ध है। दारागज शाहजहॉ के बेटे दारा शिकोह के नाम से रखा गया, गगा के किनारे ही सिपाहदार (सूबेदार गज) जो कि जी०टी० रोड पर शहर के पश्चिमी तरफ वसा है, उसे सिपाहदार खॉ ने बसाया। जो 1692 से 1696 तक शहर का सूबेदार था। कटरा गॉव औरगजेब के शासनकाल मे बसा। कहा जाता है कि जयसिह सवाई महाराज ने जो जयपुर के महाराज थे, ने बसाया था। इसके उत्तर के जो मुहल्ले है वो 19वी सदी मे बसाये गये।

19वी शताब्दी के प्रथम आधे भाग की सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन :

1801 ई० मे किला, जी०टी० रोड और दो महान नदियॉ थी। हेवर के अनुसार नगर केवल यमुना के किनारे-किनारे मात्र था, क्योकि मुगलो ने दिल्ली और आगरा को भी यमुना के किनारे बसाया था और वो उससे जुडी हुई थी। यमुना का किनारा काफी ऊँचा व ढाल पर है और शहर मे नदी से तुरन्त पहुँचा जा सकता है जवकि गगा एक वाढ वाले वडे मैदान मे बहती है जिससे बरसात मे पहुँचना मुश्किल होता। 90% मकान मिट्टी के बने थे जो सव समय के साथ गिर गये। नगर का एक सुन्दर परिदृश्य नही था। नगर मे कुछ ही ईटो के सुशोभित भवन थे। नगर गन्दा एवं नगण्य था, क्योकि मूलरूप से मिट्टी व छप्पर का बना था। अधिकतर कब्रे एव पवित्र भवन साधनो की कमी से वर्बाद हो गये।

इलाहावाद ब्रिटिश काल मे सैनिक छावनी वनने के बाद प्रसिध्दि प्राप्त करता गया। शहर के कटरा गॉव के पास प्रसिद्ध दो सैनिक छावनी बनी। दक्षिण तरफ की पैदल सेना अग्रेजी थी जबकि उत्तर तरफ की पैदल सेना देशी सिपाहियो की थी। जिला का मुख्यालय बनने के साथ ही नगर का विकास बढ़ा।

कुछ समय वाद 1831 ई० में यहाँ राजस्व परिषद का केन्द्रीय कार्यालय भी खुल गया। इलाहाबाद को उत्तर पश्चिम प्रान्त की राजधानी होने का गौरव भी 1834 ई० में प्राप्त हो गया लेकिन एक साल बाद वह आगरा को चली गई। 1843 ई० मे यहॉ से उच्च न्यायालय भी आगरा को स्थानांतरित हो गया। इससे विकास की दर सदिग्ध और मंद हो गई। 1801 ई० के पूर्व अंग्रेज अधिकारी किले मे या किले के इर्द-गिर्द रहते थे। लेकिन कुछ समय बाद किले के पश्चिम, यमुना के किनारे सिविल स्टेशन बनाये गये। यह मुट्ठीगंज के पास सडको के नियमानुसार निर्माण को देखने से ज्ञात होता है। नया सिविल स्टेशन कर्नलगंज के उत्तर और कैन्टोनमेन्ट के दक्षिण मे होली ट्रिनिटी चर्च

के पास मे वना जो वाद मे स्वतन्त्रता के प्रथम युद्ध मे वर्वाद हो गया। कटरा वाजार, नये सिविल स्टेशन की जरूरतो को पूरा करने लगा जवकि कर्नलगज, सदर बाजार की जरूरतो को विदेशी यात्री जो इलाहावाद 19वी सदी तक आते ते वे किला सराय, खुल्दाबाद और जुमा मस्जिद से प्रभावित होते थे। शहर के उत्तर मे फाफामऊ के निकट सरकार द्वारा एक गन पाउडर फैक्ट्री का भी निर्माण करवाया गया था।

1860-1900 के मध्य सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन

नये सिविल स्टेशन के बनने के वाद शहर का क्षेत्र बढ़ने की सीमा उत्तर की तरफ उत्तरी रेलवे लाइन तक थी। स्वतत्रता के प्रथम युद्ध के बाद एक नये सिविल स्टेशन की जरूरत महसूस की गई क्योकि पुराना सिविल स्टेशन जो कर्नलगज के उत्तर मे था, वर्बाद हो चुका था। इस प्रकार प्रथम स्वतत्रता की लडाई के बाद शहर के विकास मे ऐतिहासिक परिवर्तन हुआ। एक वृद्ध भूखण्ड जिसमे 8 गॉव समाहित थे। 1857 मे विना मुआवजा दिए ले लिया गया। और उन भूखण्डो के मालिको को कुछ भी नही दिया गया क्योकि वे स्वतत्रता की लडाई मे सक्रिय योगदान दिए थे। भूमि का उपयोग एक नये सिविल स्टेशन 'कानिगटन' के नाम से जो लार्ड कैनिग के नाम पर वनाया गया जिसमे रेलवे की बहुत बडी कालोनी दक्षिणी मे वनी और उत्तर पश्चिम मे सैनिक छावनी। यह ध्यान देने योग्य है कि वर्तमान सिविल लाइन जो कि नया सिविल स्टेशन वना, वह पूर्णता यूरोपियनो के लिए सुरक्षित था। उसके दक्षिण मे कैन्टोनमेन्ट और पश्चिम मे नई सैनिक छावनी और उत्तर मे गगा प्राकृतिक सुरक्षा मे था। जैसा पहले कहा गया है दो अलग-अलग भागो में था, कटरा और कर्नलगज के बनने के कारण छावनी के उत्तर पाउडर फैक्ट्री और नील गोदाम था। कानपुर से इलाहाबाद तक रेल विछ चुकी थी परन्तु यमुना पर पुल न होने से मिर्जापुर व कलकत्ता जाने के साधन नही थे।

यह पहले ही कहा जा चुका है कि गगा और ससुर-खदेरी नदी के आस-पास छोटी-छोटी बहुत सी नदियॉ और कन्दराये है जिनमे कुछ बहुत चौड़ी भी है और साथ ही साथ गंगा और उसके पास के बहुत बड़े क्षेत्र पर खेती होती है। उनमे से अब टैगोर टाउन, जार्ज टाउन और बहुत से छोटी बस्तियॉ बस गई है। मुख्य शहर दक्षिण-पश्चिम यमुना से सटा हुआ पूरव की तरफ होते हुए मुट्ठीगज और कीटगज तक फैला है। कटरा, कर्नलगज व दारागज इससे भिन्न स्थिति के है जो शहर से अलग होते हुए बहुत बड़े खेतिहर जमीन पर है। चूँकि शहर के किनारे-किनारे जो गॉव है हालॉकि वे अभी शहर मे नही लिए गए है लेकिन फिर भी अभी अर्द्धशहरी जीवन व्यतीत कर रहे है। मुख्य नगर 7 भागो मे वॅटा है - खुल्दाबाद, शाहगज, अहियापुर, बहादुरगंज, बादशाही मण्डी, मुट्ठीगंज। 3 बाहरी क्षेत्र है। कीडगज, कटरा और दारागंज। इसके अतिरिक्त 57 गॉव नगरपालिका और सैनिक छावनी मे लिए गये थे। अन्तिम शदी के छठे दशक मे इलाहाबाद एक बडा और बिखरा हुआ शहर है। मकान कम लेकिन बिखरे हैं। शहर मुख्य रूप से यमुना तक फैला है। सडकें चौडी और पुराने छायादार वृक्षो से सजी है।

यह स्पष्ट है कि शहर 1857 ई० के गदर के वाद काफी फैला। जैसा पहले कहा गया है कि आगरा से सूबे की राजधानी व हाईकोर्ट पुनः 1858 व 1868 मे लौट आये। इससे शहर की वृद्धि हुई। 1818 के प्रेक्षण के अनुसार शहर 10 6 वर्ग मील मे फैला था। 1863 मे 20 4 वर्ग मील और 1870 मे 22 4 वर्ग जो कि 1956 तक अपरिवर्तित रहा।

1870 ई० मे प्रमुख परिवर्तन हुआ। पुरानी छावनी समाप्त हो गई। नई छावनी का गठन हुआ। नये सिविल स्टेशन वन गए जिससे अलफ्रेड पार्क व रोमन कैथोलिक चर्च समाप्त हो गये और उनकी जगह पर वहुत बडा पार्क वन गए। म्योर सेन्ट्रल कालेज का उद्‌भव जो कि शिक्षा के केन्द्र बिन्दु बना जिसमे नगर के उत्तरी भाग का परिदृश्य वदल गया और यह भी ध्यान देने योग्य वात है कि पुराने शहर की परिदृश्य भी बदल गया। वर्तमान जानसेनगज रोड 1864 ई० मे कटरा तक वढाई गई। पहले मध्य चौक मे एक छिछला तालाव लालडिग्गी के नाम से था जिस पर आजकल का नगर पालिका सब्जी मण्डी 1873 मे वना।

1900 ई० से सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन

इस सदी के प्रथम दशक मे सास्कृतिक पृष्ठभूमि मे काफी परिवर्तन हुआ। ऊँची किनारो के स्तर को लेते हुए जो कुछ जगहो पर 80 फीट ऊँचा है जिस पर रेलवे लाइन फैजाबाद व वाराणसी के लिए गगा पर दो पुलो को वनाकर पूरी हुई। इसी काल मे शहर केवल विकसित ही नही हुआ वरन दूसरे व तीसरे दशक मे चार नई सडके हीवेट रोड 1911, शिवचरण और क्रास्थवेट रोड 1916 और जीरो रोड 1929 मे बनी। इस प्रकार पूर्ण रूप से चौक क्षेत्र का परिवर्तन हुआ।

विभिन्न शैक्षिक सस्थाये उभर कर सामने आई। इलाहाबाद विश्वविद्यालय, शिक्षण तथा आवासीय हुआ। सीनेट हाल और विभिन्न विश्वविद्यालय के छात्रावास इसी काल मे वने जिसके परिणामस्वरूप कटरा एव कर्नलगज अभूतपूर्व विकास को प्राप्त हुआ। नगर मे उद्योग तथा व्यवसाय भी बँटा खासतौर से प्रिटिग प्रेस उद्योग तथा जन उपयोगी सेवाये जैसे - विद्युत, स्वास्थ्य, जल आपूर्त, जल निकास, मल-जल निकास, शिक्षा सिनेमा आदि जैसा कि जनसख्या विकास वढ़ता गया रहायसी मकानों की कमी होने लगी। वहुत से नये आवासीय मुहल्ले बने और शहर का खाली भू-भाग भरा जाने लगा। नये प्रमुख मुहल्लो मे लूकरगज, टैगोर टाउन, जार्जटाउन, न्यू कटरा, साउथ मलाका, मम्फोर्डगज, न्यू वैरहना, बाग तुलाराम वाग, सोहवतिया बाग और अलोपी वाग बने। लूकरगज खुशरूबाग के पश्चिम मे 1906 ई० मे लूकर महोदय के नाम पर जो पुलिस कप्तान थे बना। निचली जमीन जो लूथर रोड के पूरव मे थी अग्रेज नागरिको के लिए अयोग्य समझी गई। 1909 मे एक नया सिविल स्टेशन भारतीयो के लिए

साहवतिया वाग मे वना। टैगोर टाउन मे तीसरे दशक मे विकसित हुआ जो कवि रवीन्द्र नाथ टैगोर क नाम म वना। न्यू कटरा मोहल्ला 1927 ई० मे वना। पहले एलनगज व मम्फोर्डगज छोटे मे गॉव थे। जो मर जार्ज एलन के नाम पर जो पायनियर प्रेस के जन्मदाता थे और ममफोर्ड महादय म्यूनिसिपल वोर्ड के चयरमैन थे उनके नाम पर वने। एलनगज तीसर दशक के वाद और चौथे दशक क प्रारम्भ मे और नया मम्फोर्डगज पुराने गॉव के पूरव मे उसी नाम पर वना। दक्षिणी पूर्व मे साउथ मलाका, रानी का वाग रामवाग मे।

19वी सदी के प्रारम्भ मे इलाहावाद एक छोटा शहर था। और अव मुख्य शहर और इसके वाहरी भाग कटरा कनलगज दारागज थे। अग्रेजी शासन काल मे मुट्ठीगज तथा कीडगज ने प्रगति की। इसीलिए सीधी एवं चौडी सडक वनी। इस प्रकार मुख्य शहर यमुना क किनार ही सीमित रहा। प्रथम स्वतत्रता युद्ध ने केन्द्र मे हटने वाली शक्तियो मे गति प्रदान किया और नगर विस्तार शीघ्रता म हुआ। वर्तमान सिविल लाइन का निर्माण अग्रेजो के लिए किया गया। इलाहावाद के केन्द्र से हटने का उदाहरण है। रलवे लाइन के पश्चिम एक नया शहर अच्छी सडके खुले स्थान अच्छ वॅगलो के साथ वसा। सैनिक छावनी तथा खुला मैदान उत्तर पश्चिम तक का विकास हुआ। उसी समय नगर के केन्द्रीय भाग मे भी केन्द्रीय सेवाएँ जैसे - व्यापार, परिवहन तथा शिक्षा सम्वन्धी सस्थान खुले स्थान की मॉग पर तथा खडे भवन वनाने की मॉग किये। वीसवी सदी के प्रारम्भ मे सम्पन्न लोग शहर के घने क्षेत्र मे निकलकर वाहरी क्षेत्र मे वसने लगे। उन्हे हाईकोर्ट तथा विश्वविद्यालय क्षेत्र ने आकर्षित किया। परिणामस्वरूप जार्ज टाउन, लूकरगज और नया कटरा वना। इसी वीच सुधार ट्रस्ट आया जिसने सुधार के कठिन कार्य किए। सडके वनी और वाई का वाग क्षेत्र रिहायसी क्षेत्र वना। वहुत कुछ चोडी सीधी सडके पार्क आदि वने। परन्तु विना किसी कायदे कानून के मकान वहुत घने वने इस नये आवासीय क्षेत्र मे शिक्षण सस्थाये भी वनी जिनमे विद्या मदिर स्कूल तथा सर्जादिया इस्लामिया कालेज वना। चोडी सडके वडा खुला क्षेत्र मकानो के सामने खुला शहर की जमीन के परिणामस्वरूप सुल्तानपुर भावा, साउथ हाउसिग स्कीम II औद्योगिक तथा शरणार्थियो की कालोनी नुरुल्ला तथा ककरहा घाट सडको के दक्षिण पश्चिम साहवतिया वाग, तुलाराम तथा मधवापुर, पूरव मे टैगोर टाउन और उत्तर मे हार्उसिग रोड वनी। इसके अतिरिक्त वहुत अर्द्धशहरी गॉव भी धीरे-धीरे नगरपालिका सीमा मे आये। मुख्य व्यवसाय शहर के मध्य मे एकत्रित होने लगा। यद्यपि छोटे-छोटे दुकाने वाहरी क्षेत्र के मुहल्लो मे जरूरतो को पूरी करने लगी। इस केन्द्रित एव अध्रुवीकरण शक्तियॉ मिलकर शहर को वढाने लगी। शहरी आवादी जी०टी० रोड के साथ वढने लगी और पूरव मे मुन्दरा गॉव तक वढी।

नगर का भौगोलिक परिचय

शहर की भौतिक स्थिति

इलाहाबाद शहर की भौगोलिक तथा भूगर्भित स्थिति वर्णन योग्य है। नगर 25° 30′ उत्तरी अक्षाश तथा 81° 55′ पूर्वी देशान्तर पर स्थित है। जिसकी आध्यात्मिक, धार्मिक, राजनैतिक और नगरीय स्थिति पवित्र गगा-यमुना नदियो के द्वारा महिमामडित हो जाती है। 7261 वर्ग कि०मी० के क्षेत्र मे 12 लाख जनसख्या को समाहित किए हुए है। मुख्य नगर के अतिरिक्त जो कि पवित्र सगम के दो-आवे मे स्थित है। (मानचित्र सख्या 1 3) जिले की सीमाओं मे उत्तर मे प्रतापगढ़, पूरव मे जौनपुर, वाराणसी, मिर्जापुर' पश्चिम मे बॉदा, फतेहपुर और दक्षिण मे मध्यप्रदेश का रीवा जिला स्थित है।

82° 30′ अश पूर्वी देशान्तर की मध्याह्न रेखा जो कि भारतीय मानक समय की परिचायक है, नगर की पूर्वी दिशा मे होकर जाती है।

इलाहाबाद जिला इस प्रकार धरातलीय विविधताओं से घिरा हुआ है। जिले के उत्तरी भाग जो कि एक प्रकार से भूगर्भीय हिमालय के क्षरण से बना है और मिट्टी के पुराने सरचना के साथ बालू के कण से भरा पडा है जो कि यमुना के दाहिने किनारे मे भी पाया जाता है लेकिन यमुना पार के क्षेत्र जो कि कडे ढॉचे से बना है जिससे कटान कम होती है और इस क्षेत्र मे मोटे अनाजो की पैदावार भी खूब होती है। यमुना नदी की घाटी मे लाल रग के बालू के कण, जिसे मोरग कहते है, जिसका व्यास 0 66 mm से 2 00mm तक है और बीच-वीच मे ककड मिला हुआ होता है। इसके ठीक विपरीत गगा की घाटी वालू के वारीक कणो से आच्छादित है क्योकि हिमालय पर्वत से निकली नदियॉ दोमट भूमि से मुलायम ढॉचा को प्रवाहित करते हुए आती है। दो नदियो की निकटता लहराई हुई भूमि जिस पर शहर वसा है ऊँची और कछारी भूमि है।

जिला विविध प्रकार की मृदा सरचना से वना है जो कि समुद्र तल की भिन्नता से प्रभावित है। अधिकतम समुद्रतल की सतह 102 मीटर है जो कि उत्तर से दक्षिण को ऊॅची होती गई है। सामान्य तौर पर जिले का ढाल पश्चिम से पूरव को है। 95 76 मी० कण्टूर लाइन जो कि वेली अस्पताल से होती हुई कारपेण्टरी स्कूल (कटरा) शिवकुटी, गोविन्दपुर, सलोरी, वघाड़ा, आनन्द भवन, एस०आर०एस० मेडिकल कालेज, जीरो रोड और किला के स्थानो को सवसे ऊॅचाई के स्थान को दर्शाती है। वर्तमान समय मे फाफामऊ पुल के निकट गगा जल-स्तर 74 34 मी० समुद्र तल है। इस प्रकार वर्तमान समय मे इलाहाबाद शहर क्षेत्र 21 42 मी० समुद्र तल की ऊॅचाई पर है। 1909 मे गगा का वेड धरातल 70 24 मी० था। इस प्रकार 77 वर्षों मे गगा का तल 4 10 मी० घट गया जो कि अधिक मात्रा मे गगा के वेड मे सिल्ट आ जाने के कारण से हुआ। श्रृगवेरपुर के निकट गगा नदी मे किनारो के

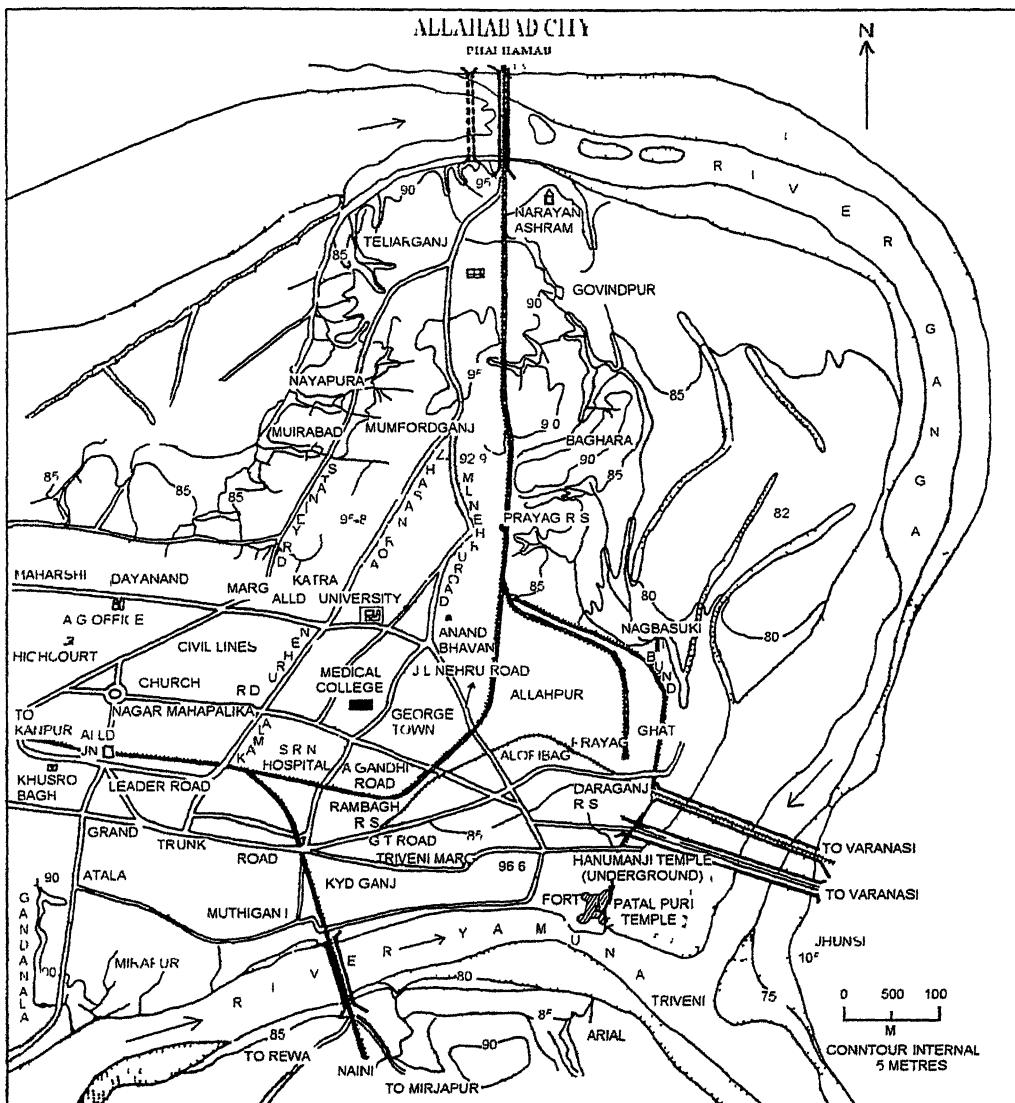
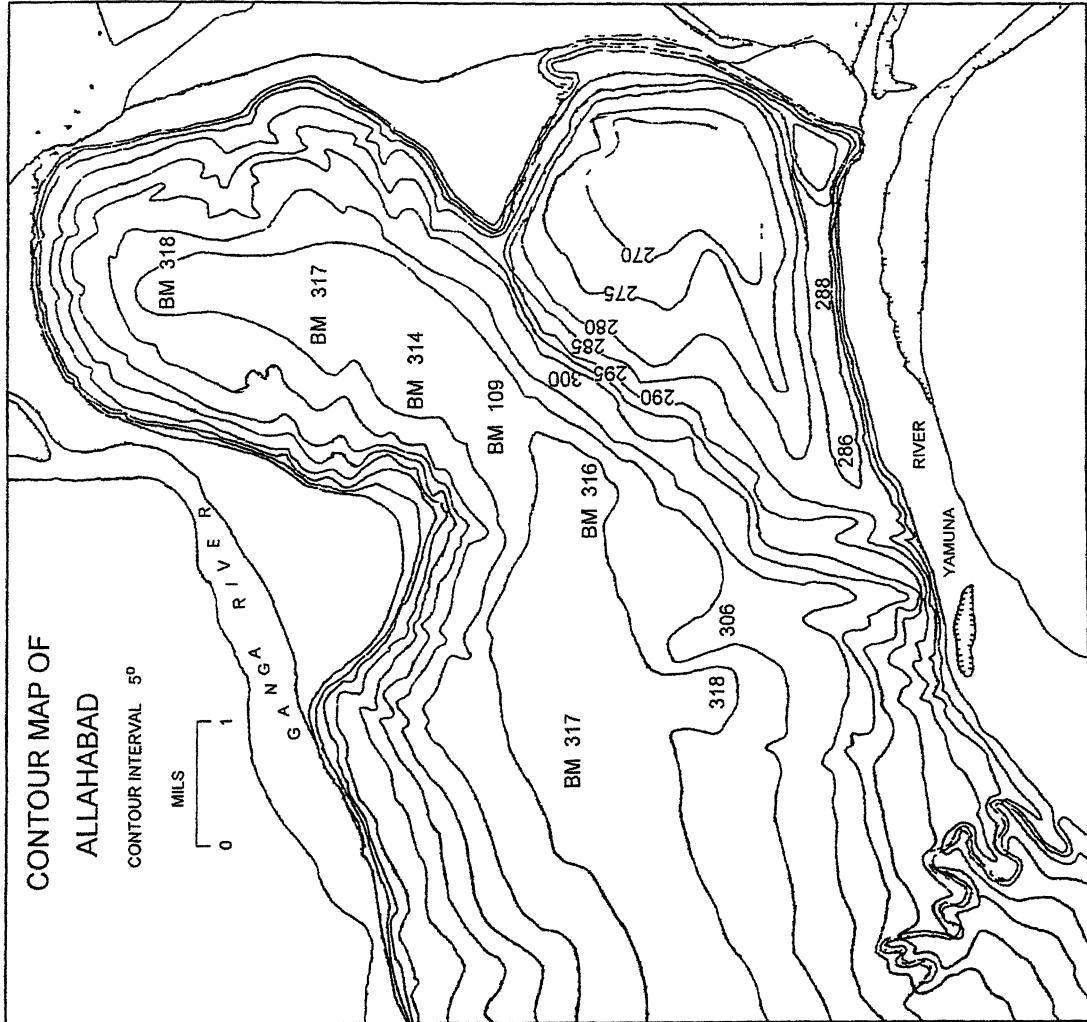
मर्वाधिक कटाव ने धारा को बदल दिया है जोकि दोमट भूमि से पट गई है जिसे तराई कहते है और यह शिवकुटी म दारागज तक 2km की चौडाई मे फैला है। यही वह पुरानी गगा की वेल्ट है जो रवी के मौसम मे हरियाली से भर जाती है। किन्तु वर्षा के दिनो मे वाढ से प्रभावित हो जाती है। अल्लापुर, अलोपीवाग, सोहवतियावाग का शहरी क्षेत्र वरसाती नालो मे जल-जमाव से प्रभावित हो जाता है। मुगल वादशाह अकवर ने इस क्षेत्र को वाढ मे वचाने के लिए एलनगज मे किले तक वाया दारागज, वक्सी पर स्थाई बॉध वनवाया था। वर्तमान गगा नदी की घाटी तराई मतह से 6मी० नीचे चली गई है जिसके कारण से गगा का मुहाना वरसात के पानी से भर जाता है, जिसकी धाराएँ गोविन्दपुर के पास स्पष्ट देखी जा सकती है। सामान्यतया क्षरण के कारण कारपेण्टरी स्कूल, कटरा, एलेनगज, आनन्द भवन, एस०आर०एन० मेडिकल कालेज, पार्क रोड आदि स्थानो से मिट्टी का क्षरण गगा के तल को ऊँचा करता रहता है। (चित्र सख्या 1 5) पुराने वन्दोवस्त मे चिल्ला, सलोरी और गोविन्दपुर गॉव जो कि शहर के पूर्वी किनारे पर है, गगा के पुराने किनारे को प्रदर्शित करते है। जिले का जल निकास भी काफी भौगोलिक मनोरजन का है। विन्सर नदी जो कि गगा मे फाफामऊ के निकट मिलती है और मनसेता झूँसी के पास मिलती है। ये गगा के वॉये किनारे की अल्पिका है। दाहिने किनारे पर थेस नदी गगा मे मिलती है। गगा और यमुना मे मिट्टी के क्षरण की दर मे काफी भिन्नता है, जिसका कारण उनकी भौगोलिक सरचना है। (मानचित्र सख्या 1 4)

ऊपर गगा घाटी के पूर्वी छोर पर विन्ध्याचल पर्वत वसा हुआ है। जिले के दक्षिणी भाग मे जिसका प्रमाण शकरगढ़ की पत्थर की खाने है। सर्वोत्तम स्थिति के कारण दो नदियो के सगम के कारण जल थल दोनो मार्गों से आवद्ध है। (चित्र सख्या 1 3) थल मार्ग पूर्व मे दोआव से है। रेल से यह शहर कलकत्ता से512 मील वाम्वे से 846 मील दिल्ली से 390 मील, कानपुर से 122 मील, बनारस से 76 मील, लखनऊ से 125 मील तथा जबलपुर से 239 मील दूर है।

वहुत से रेल साधन के अतिरिक्त यह शहर रोड से बहुत स्थानो से जुडा है। यह ध्यान देने योग्य है कि ग्राड ट्रक रोड शहर के वीच हृदय से गुजरती है। दो नौकायन योग्य नदियों के सगम के कारण यह जल मार्ग से भी जुड़ा है। सडको मार्गो के जाल के केन्द्र होने के कारण इसका प्रारम्भ मे अभ्युदय हुआ और कोई सन्देह नही यह स्थान व्यापार एव सुरक्षा के लिए बेजोड है। इसकी बाद की प्रगति इसकी वेजोड गगा घाटी की उत्पादन क्षमता रही सही कमी को पूरा करती है। हार्वर के शव्दो मे "एक अच्छे शहर के लिए भारत मे इलाहावाद एक वडे शहर के लिए उपयुक्त स्थान सुखी एव स्वस्थ पृथ्वी दो महान नदियो के सगम पर होने से उत्तम स्थान है।" विदेशी पर्यटको की निगाहो से सर्वोत्तम स्थिति के कारण इलाहावाद बच नही सकता है। श्री डब्ल्यू एच रसेल के अनुसार इलाहावाद भारत मे एक महान विशिष्ट नगर हो सकता है अगर धनाभाव न हो तो जहॉ तक इसकी भौगोलिक स्थिति की वात है भीतरी राजधानी होने के सभी गुण इसमे है। एक भारतीय पर्यटक का कथन भी सत्य है कि भारत मे जितने शहरो मे किले है उनमे सवमे अच्छी स्थिति इलाहावाद किले की है। ये विचार ऊपरी तौर पर बढ़-चढ़ कर लग रहे हो लेकिन यह ध्रुव सत्य है कि इससे अच्छी स्थिति उत्तरी भारत के मैदान मे किसी की नही है।

इलाहाबाद शहर का मानचित्र

मानचित्र सख्या 1 2

कन्टूर मैप

मानचित्र संख्या 13

तीन तरफ से प्राकृतिक तथा कृत्रिम नाले की व्यवस्था इलाहावाद के लिये उत्तम व्यवसथा है विशेषत बरसात के दिनो मे। शहरी क्षेत्र मे कचरा और गदा पानी गगा मे विभिन्न प्राकृतिक नालो, सलोरी नाला, मम्फोर्डगज नाला, अशोकनगर नाला, मोरीगेट आदि के द्वारा गगा मे गिरता है।

जिले की जलवायु मानसूनी जलवायु है। औसत वार्षिक तापमान 25 25^{O} C जवकि अधिकतम तापमान 46 5^{O} C और न्यूनतम 4 0^{O} C है जो कि क्रमश जून व जनवरी मे अनुभव किया जाता है। औसत वार्षिक वर्षा 923 9 मि०ली० जुलाई से सितम्वर तक होती है। जून मे 46 5^{O} C तापमान 3km चौडे उत्तर मे बालू के वेल्ट के कारण तथा दूसरा विन्दु शहरी भवन निर्माण सीमेण्ट एव कक्रीट के कारण है। दिसम्वर व जनवरी मे तापमान 5 0^{O}C मे नीचे होना भी यही वालू के वेल्ट के कारण है। शहरी पानी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए भूतल जल पर्याप्त मात्रा मे उपलब्ध है। औसत भूतल जल-सतह 18 20 मी० से 13 25 मी० तक है।

मृदा सरचना जिले की स्थान-स्थान पर भिन्न है। यमुना पार की मिट्टी मोटे दाने से वनी है और मोटी वनस्पतियो मे ढॅकी है जवकि गगापार और गगा-यमुना दोआव की मिट्टी मटियार मिट्टी है जो सभी फसलो के लिए उपयुक्त है। लगभग 2 3 km चौडी मटियार मिट्टी की वेल्ट जो कि नई दोमट (खादर) मिट्टी शिवकुटी से दारागज तक फैली है। रवी की फसले तो अच्छी उग आती है लेकिन खरीफ वाढ से प्रभावित हो जाती है। गगा के बलुही सतह जाडे मे नवम्बर से फरवरी तक खरवूज, तरवूज तथा हरी सब्जियो के लिए सोना उगलती है।

भूमितंत्र

शहर का जलीय भू-भाग गगा और यमुना के दोआव क्षेत्र मे 82 18 वर्ग किमी के भौगोलिक क्षेत्र मे फैला है और नदी के पार (फाफामऊ, झूसी और नैनी) सापेक्षिक उभार 23मी० (उच्चतम और न्यूनतम विन्दू क्रमश 98 मीटर और 75 मीटर समुद्र तल से ऊँचा) है। सतह और सतह के नीचे का भू पदार्थ क्ले, शिल्ट, वालू और ककड के विभिन्न अनुपात वाले जलोद निक्षेप है, जो चतुर्थक काल (Quarteıly Perıod) की है। गगा और यमुना के किनारे का अनावृत स्थल (Exposures) 15 से 20 मीटर भूमि सतह के नीचे 1 से 3 मीटर मोटाई का ककड पैन पदर्शित करता है, निम्नालिखित चार भूमि टुकडे स्थलाकृति विभिन्नताओं के आधार पर पहचाने जा सकते है। (मानचित्र सख्या 1 4)

1. समतल उच्च भू-भाग

यह आकृति इकाई जो शहर के मध्य और पश्चिमी भाग में (मानचित्र सख्या 1.4) पूर्व मे 95 मीटर परिरेखा, उत्तर मे तराई निम्न भूमि और दक्षिण मे यमुना के द्वारा सीमित है। यह शहर की प्राचीनतम सतह का प्रतिनिधित्व करने वाली इकाई जिन पर शहरी क्षेत्र की मुख्य बस्तियॉ कटरा सिविल लाइन, चौक (C B D) जानस्टनगज इत्यादि वसा है।

यह भू-इकाई व्यायज हाई स्कूल के पीछे स्थित प्राकृतिक नाले को छोडकर वर्षा अपरदन से सवसे कम प्रभावित है क्योकि अधिकाशत क्षेत्र वने हुए शहरी आवासीय भवनो से ढका है चूँकि सतह लगभग समतल है इसलिए कृत्रिम नाला और सीवर लाइन बहुधा जाम हो जाती है। (घरेलू कूडा करकट फेके जाने के कारण) फलत शहर का कूडा करकट सडको और गलियो मे फैल कर जल जमाव की स्थिति पैदा करता है और अस्वास्थ्यकर स्थिति पैदा कर भयकर विमारियो को आमन्त्रित करता है।

भूमि की स्थिति वहुमजिली इमारतो को वनाने योग्य है क्योकि क्ले और शिल्ट का भू-पदार्थ दृढ रूप से सगठित है।

2 ढलवा भू-भाग

एक ढलवा भू-पट्टी समतल उच्च भू-भाग के पूर्वी और उत्तरी किनारो से लगी हुई है। भूमि का औसत ढाल 1 मीटर/20 मीटर है यह माना जाता है कि यह ढलवा भू-भाग गगा नदी और कुछ नालो के किनारो पर विकसित हुआ है। भारद्वाज आश्रम से झूँसी तक का गगा का वदला रास्ता पुराने किनारे के मध्यम जल-बहाव अपरदन (moderate fluvial crosion) का कारण रहा है। वर्तमान मम्फोर्डगज का निचला इलाका बाढ मे अपवर्जित पदार्थ द्वारा भर दिया गया है जिस पर पिछले सालो मे तीव्र गति से वस्तियॉ वस गई है। नया कटरा को उत्तर स्थित मम्फोर्डगज नाला के वाद वाला लम्वा निचला भू-भाग और इलाहावाद विकास प्राधिकरण द्वारा अभी भी वसाया जा रहा है जिसमे भुरभुरी और असगठित भू-पदार्थ और निरन्तर जल भराव की समस्या का ध्यान नही दिया जा रहा है।

वघाडा, सलोरी (मानचित्र- 1 5) गोविन्दपुर, शिवकुटी इत्यादि गगा नदी के पश्चिमी किनारे पर वसा है जबकि कमला नेहरू हास्पिटल, मूक वधिर केन्द्र, मोती लाल नेहरू मेडिकल कालेज, स्वरूप रानी हास्पिटल, जीरो रोड बस स्टैण्ड और अन्य कई निजी भवन इस ढलवा भू-भाग पर स्थित है। चूँकि अधिकाश क्षेत्र शहरी ढॉचे द्वारा ढका है। अत सतह अपरदन की अत्यन्त कम सम्भावना है लेकिन गोविन्दपुर कालोनी के नजदीक सलोरी नाला से लगा किनारा वृहद स्तर पर शीट अपरदन (Sheet erosion) के खतरे से प्रभावित है। (मानचित्र- 1 5) जिस पर इलाहाबाद विकास प्रधिकरण और नगर निगम द्वारा अभी भी ध्यान नही दिया जा रहा है हालॉकि ऊपरी इलाके को घर और सड़क वनाने हेतु इलाहावाद विकास प्राधिकरण द्वारा विकसित किया जा रहा है। यद्यपि ढलवा भू-भाग का भू-सतह अधिकाशत ढॉचे से ढॅका है लेकिन विना किसी उचित योजना के बसायी गयी बस्ती मे सडक और नालो ने समस्या खडी कर दी है। पूर्व मे गोविन्दपुर और पश्चिम मोती लाल नेहरू इजीनियरिग कालेज, हरिजन आश्रम के बीच का क्षेत्र तेलियरगज सलोरी नाला से निचला इलाका बहुधा जलमग्न हो जाता है। निम्न आय वर्ग के लोगो के द्वारा विना किसी योजना और नगर निगम की अनुमति से तीव्रगति से बसाया जा रहा है। इस स्थिति को यदि समय रहते नही रोका गया, तो यह अनाधिकृत बस्ती के रूप मे स्थापित हो जायेगा।

इस भू-भाग की (मानचित्र सख्या - 1 5) औसत चौडाई लगभग 2 किमी० है और यह क्षेत्र लगभग हर वर्ष वाढ मे डूव जाता है। नयी जलोढ़ मिट्टी वाली भूमि आवास वनाने के लिए उपयुक्त नही है क्योकि नीवो के धसने और घरों के ढहने का खतरा बना रहता है। यह भू-इकाई स्थानीय रूप से तराई कही जाती है। (मानचित्र सख्या- 1 4)

3 घाटी क्षेत्र

शहर को उत्तर और पूर्व से घेरने वाली गगा घाटी लगभग 500 मीटर चौडी है नदी तल समुद्र तल से 71 मी की औसत ऊचाई पर स्थित है घाटी केवल मानसून वर्षा के समय (जुलाई से सितम्वर) किनारो तक भरी रहती है जव इसका प्रवाह 12000 से 58000 m3/ Sec मीटर प्रति सेकड हो जाता है। खतरे का जल स्तर 8475 मीटर है और मध्यम वाढ़ स्तर 82 मीटर है। जल का आयतन अक्टूबर के बाद तीव्र गति से घट जाता है जिसके कारण कई धाराओ का जाल सा वन जाता है और बीच-वीच से वालू के सूखे स्थल दिखने लगने है जव बाढ़ का पानी किनारो से वहने लगता है तव निचले इलाके (शहर के उत्तर पश्चिम तरफ नया पूरा, म्योरावाद, राजापुर इत्यादि और सलोरी और वघाडा गाव के भाग हरिजन आश्रम और गोविन्दपुर के बीच के क्षेत्र और वघाडा, सलोरी और हरिजन आश्रम के वीच का क्षेत्र) जलमग्न हो जाते है। (चित्र सख्या - 1 7)

शहर के दक्षिण की ओर यमुना घाटी लगभग 700 मीटर चौडी है और समतल उच्च भू-भाग के स्तर से 20 मीटर गहरी हैं, लेकिन किले के नजदीक गहराई वढ़कर 24मीटर हो जाती है। वर्षा के महीनो मे प्रवाह 11000 से 47000 m^3/Sec हो जाता है, लेकिन यह सूखे मौसम मे घट कर 1000 m^3/Sec रह जाता है। घाटी का बॉया किनारा तीव्र ढाल वाला है जवकि ढॉचा किनारा कम ढाल वाला विशाल क्षेत्र है जो नये जलोढ़ मिट्टी से बना है जिसमे जाडो मे रवी (गेहूँ, सरसो) फसले वहुत अच्छी होती है दूसरी तरफ गगा के बाये किनारे समतल वाढ़ के मैदान भुरभुरे रेत का है लेकिन गर्मियो मे अच्छी सब्जी और तरवूज पैदा करता है।

4. समतल निम्न भू-भाग

ढलवा भू-भाग और गगा घाटी के बीच मे एक समतल परन्तु निम्न सतह जिसकी समुद्र तल से औसत ऊचाई 75 मीटर है, स्थित है यह निक्षेपित भू-भाग गगा नदी की पूर्व की ओर रास्ता बदल लेने के कारण विकसित हुआ है यह भू-इकाई निम्नलिखित दो भागो मे वॅटी है।

(अ) आवासीय क्षेत्र

समतल निम्न भू-भाग का यह भाग एलनगज से नागबासु (बक्शी वॉध मानचित्र संख्या 1 2) और दारागज मे किला (मानचित्र सख्या - 1 2) तक बॉध से वॅधा है और इसमे कई अन्य वस्तियॉ जैसे अल्लापुर, बाघवम्वरी, सोहवतियावाग, अलोपीवाग, जार्जटाऊन, दारागज इत्यादि स्थित है। जव गगा नदी मे वाढ का स्तर ऊँचा हो जाता

है और गगा की ओर खुलने वाले नाले (मानचित्र मख्या - 1 2) बन्द कर दिये जाते है तव ये निचली वस्तियॉ अक्सर जल मे भर जाती है।

स्थैतिक भूमिगत जल स्तर (Static ground watei level) 8 मीटर से 5 मीटर है स्थैतिक जो अन्य भू-इकाइयो मे वहुत कम है जहॉ यह 16 मीटर तक पहुँच जाता है। इस क्षेत्र का जल स्तर ऊँचा होने का कारण इमकी कम ऊँचाई है और जल रखने वाली चिकनी मिट्टी की बनावट है। अल्लापुर वस्ती (अव घने रूप से बसा हुआ) की जमीन की स्थिति और भू-भाग के लक्षण वस्ती के योग्य नही है लेकिन यह बस्ती पिछले 44 वर्षो मे विना किमी योजना और सरकारी स्वीकृत के बस गई है परिणामस्वरूप यहॉ के निवासी जल भराव (चित्र सख्या - 1 7) अस्वास्थ्यकर स्थिति, भवनो की नीवो का धसना, भवनो मे दरार पडना, घर ढहने इत्यादि की ममस्या से लगातार ग्रमित रहते है।

(ब) गैर आवासिय क्षेत्र

शहर के पूर्वी और उत्तरी सीमा पर स्थित भू-इकाई पर गैर आवादी वाला क्षेत्र धीमी गति से बस्ती मे विकसित हो रहा है।

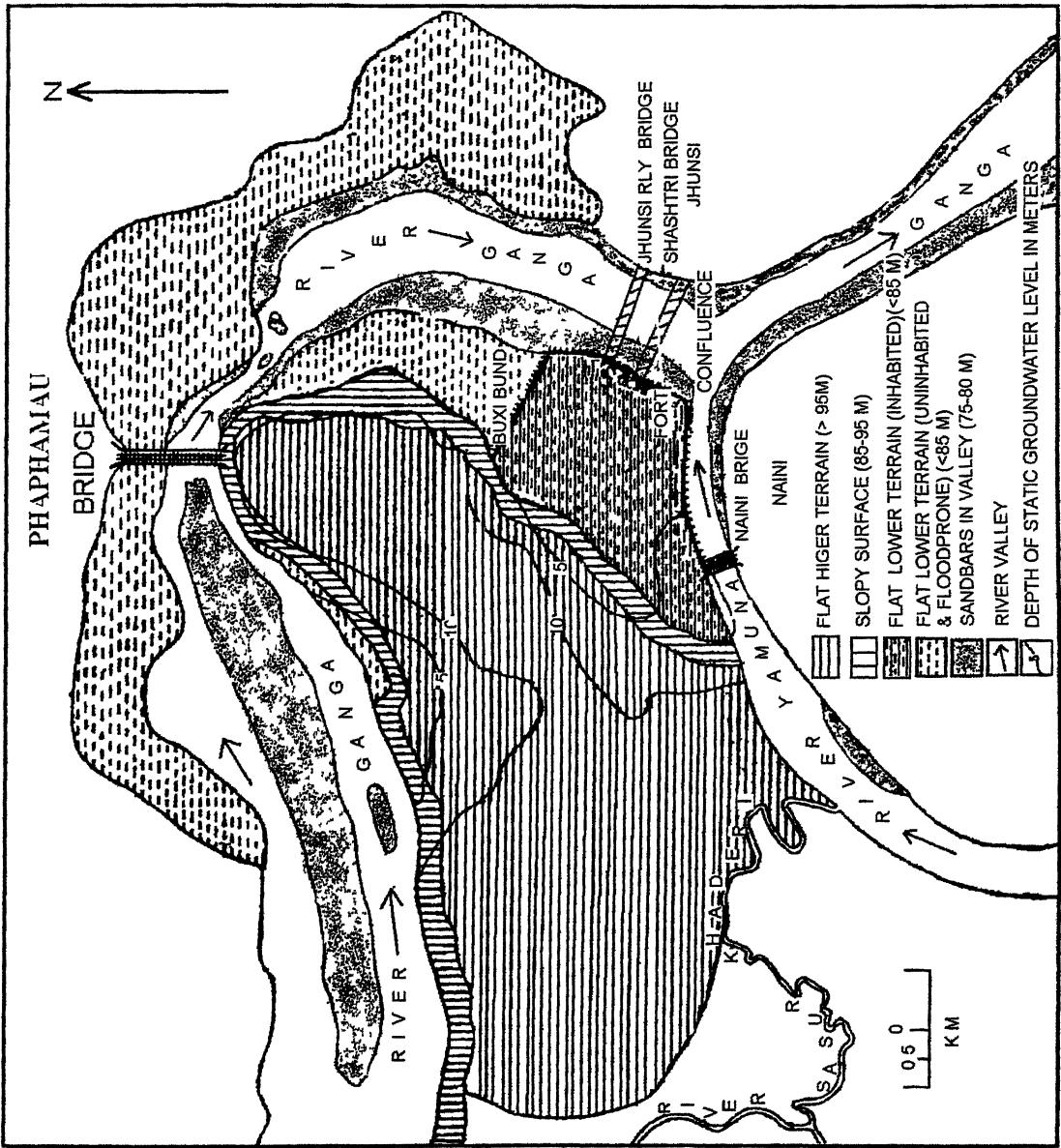
5. भूमिगत जल स्थिति

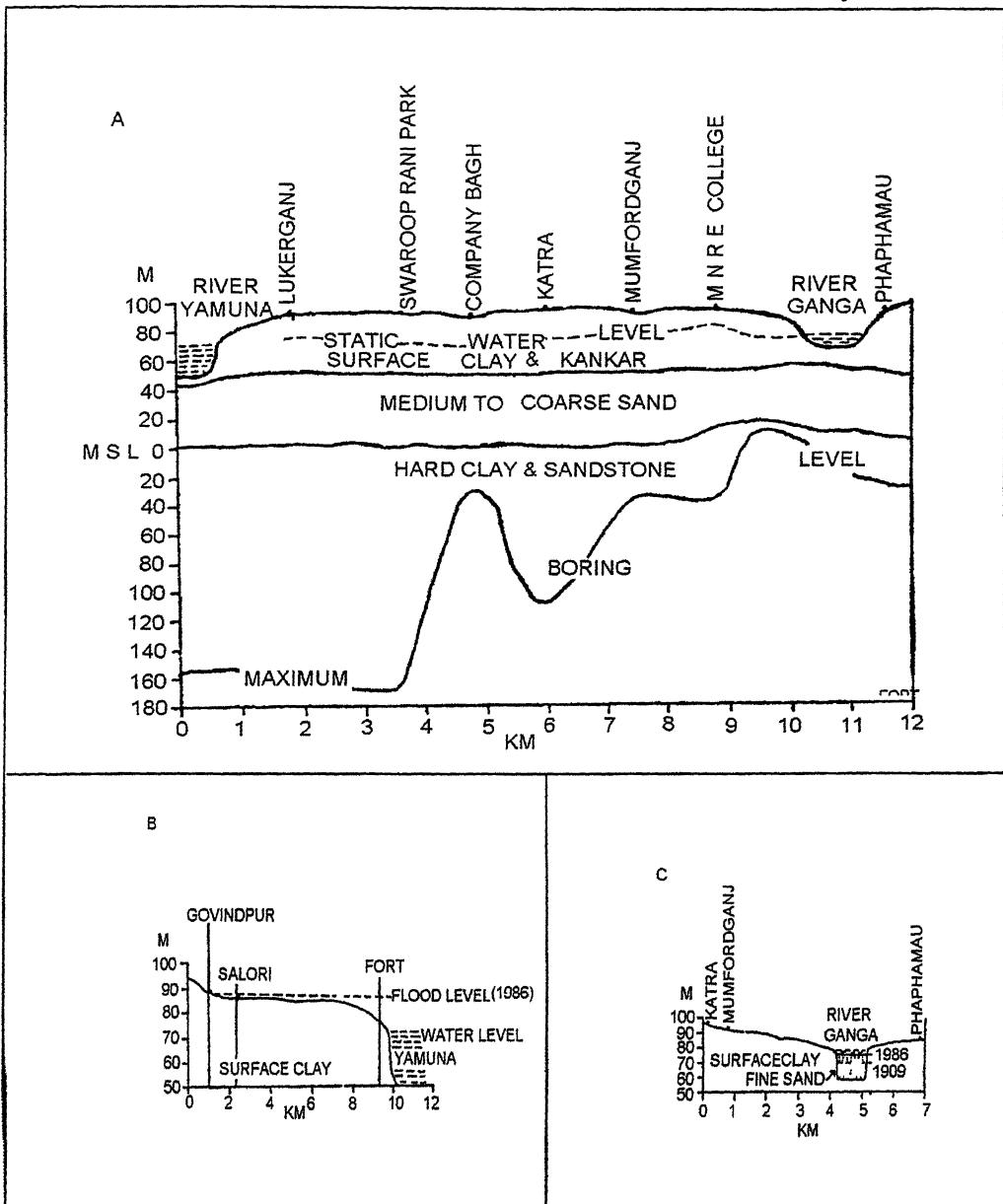
भूमि सर्वेक्षण और (अक्टूवर 1986 मानसून के बाद) कुँओं मे स्थित स्थाई भूमि जल स्तर नापने के आधार पर शहरी क्षेत्र को तीन क्षेत्रो मे वॉटा गया है। (मानचित्र सख्या - 1 4) जोन-1 जहॉ भूमि जल स्तर 0 8 मीटर से 5 0 मीटर है और जोन-2 जहॉ भूमि जल स्तर 5 0 से 10 मीटर तक है, और जोन 3 जहॉ भूमि जल स्तर 10 मीटर मे अधिक है।

सामान्य भूमि जल स्तर 0 80 मीटर (टैगोर टाउन के निकट) से लेकर 16 20 मीटर (गोविन्द नगर मे करवला चौराहा) तक पाया जाता है। पहला जोन समतल निम्न भू-भाग भू-इकाई तक विस्तृत है जिसमे अल्लापुर, अलोपीबाग, वाघम्वरी सोहवतियावाग, तुलारामवाग, वैरहना, रामवाग, जार्जटाउन, टैगोर टाउन इत्यादि स्थित है इस बस्तियो मे उच्च जल स्तर घरो मे कई समस्याये जैसे--फर्श और दीवार मे नमी, नीव का धसना इत्यादि खडी करता है समतल उच्च भू-भाग मे भूमिगत जल स्तर (भूमि स्तर से 10 मीटर) जिसमे चैथम लाइन, इलाहाबाद विश्वविद्यालय के कला एव विज्ञान सकाय, एलनगज, कर्नलगज, कटरा, सिविल लाइन, चौक इत्यादि वस्तियॉ स्थित है। भवनो की नीवो के लिए दृढ़ भूमि स्थिति पैदा करता है और फर्श तथा दीवारो मे नमी की समस्या न्यूनतम है।

6. भूमि स्थिति और पदार्थ (Ground Condition And Meterials)

मानचित्र सख्या 1 5 शहर के लिथोलॉजी की खडी काट उर्ध्वाधर काट (vertical section) (चित्र सख्या--1 5) प्रदर्शित करता है भूतल से लेकर 12 से 20 मीटर की गहराई तक का भू-पदार्थ क्ले, शिल्ट, और बालू के विभिन्न स्तरो से मिलकर बना है और तल पर ककड पैन स्थित है जिसके पीछे भूमि तल से 80 से 90 मी की गहराई तक, मध्यम से मोटे वालू का स्तर स्थित है सबसे निचला स्तर कठोर चिकनी पीली मिट्टी का वना और आधार तल (Basement) विनध्य बलुआ पत्थर का है जो यमुना तल मे बकिर देवरिया गॉव के निकट अनावृत है समतल उच्च भू-भाग वहुमजिली इमारतो (सिविल लाइन्स चौराहे के निकट ग्यारह मजिला) के लिए आदर्श स्थिति प्रदान करता है क्योकि भू-पदार्थ वहुत ही ठोस है लेकिन निचली क्षेत्र केवल एक मजिली इमारते रह सकते है इस तथ्य की न केवल व्यक्तियो द्वारा वल्कि इलाहावाद विकास प्राधिकरण और नगर निगम द्वारा उपेक्षा की गई है। वहुत सी गृह निर्माण के लिए अनुप्युक्त जहॉ कई अनियोजित व वगैर स्वीकृत प्राप्त किये छोटी कालोनियॉ पिछले वर्षो मे बसा ली गई है और ये अपवहन, दीवारो मे दरार और कभी-कभी घरो के विध्वस की समस्याओं से रू-वरू ही ऐसे क्षेत्र जो पहले गड्ढे थे और वाद मे जिनको शहर के मलवो से भर दिया गया था। (अल्लापुर, सोहवतिया वाग, अलोपीवाग, मम्फोर्डगज और अन्य कई बस्तियो मे) बिना कमजोर नीव की परवाह किये हुए निजी क्षेत्र मे और सरकारी क्षेत्र मे (इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा) बहुत से मकानो का निर्माण कर लिया गया है। जार्ज टाउन मे टैगोर टाउन पुलिस थाने के नजदीक एक वडे तालाव को शहर के कूडे कचरे से भर दिया गया है और एक दिन ऐसा आयेगा जव कई मकान इस कूडे के ढेर पर बस जायेगा जार्ज टाउन की मूल भौगोलिक स्थिति भी वडे भवनो के लिए उपयुक्त नही है क्योकि भीषण वर्षा के समय जल भराव की स्थिति नीव को कमजोर करता है। (चित्र सख्या 1 7)

इलाहाबाद क्षेत्र का भूमि प्रदेश एवं भूमि जल स्तर

मानचित्र संख्या 14

Geologıcal cross sectıon of Allahabad cıty

A Geologıcal cross sectıon of Allahabad cıty from Naını Brıdge to Phaphamau Brıdge,

B Longıtudınal profile of Salorı Nala, C Sıltıng of Ganga bed near Phaphamau Brıdge

मानचित्र सख्या 1 5

राहत तथा जल निकास

प्रारम्भिक दशा

प्रारम्भिक काल का परिदृश्य खीचना इस समय सम्भव नही है क्योकि भौतिक दशाओं मे वहुत परिवर्तन हो चुका है। इसके अतिरिक्त पुराने मानचित्र तथा अभिलेख उपलब्ध नही है। तथापि यह ध्यान देने योग्य वात है कि वहुत से मौलिक तत्व जो भौतिक परिदृश्य मे थे आदि काल मे ही वदल चुके थे, शायद उस काल मे ही जव गगा यमुना ने अपना वर्तमान रूप ग्रहण किया और सगम अपनी स्थिति को प्राप्त हुआ। 16वी सदी मे गगा के वॉध वनने मे शहर का भौतिक परिदृश्य वहुत कुछ बदल चुका है। जिसके परिणामस्वरूप गगा पूरब की तरफ काफी दूर तक वढ गई और रबी फसल के लिए उपजाऊ कछार वना गयी है।

इस नगर का प्रारम्भिक प्राकृतिक चित्र से विविध रूप जल निकासी का पता किया जा सकता है। उस समय तक शहर का वडे पैमाने पर निर्माण नही हुआ था। मात्र फौजी छावनी तथा सिविल स्टेशन वना था। उस नक्शे पर एक दृष्टि डालने से यह स्पष्ट हो जाता है कि वहुत वडे क्षेत्र मे बहुत सी जल की सोतियॉ वहॉ रही थी। और वे सारे जल को गगा मे जल निकास करती थी। सारा क्षेत्र का जल निकास नदी मे इन्ही पतली धाराओं के माध्यम से होता था। उसमे से एक प्रमुख धारा कटरा तथा मम्मफोर्डगज के बीच मे वहती थी दूसरी धारा पहली धारा से उत्तर बहती थी जो ससुर खदेरी नाला कहलाया।

वर्तमान भौतिक स्थिति

जैसे पहले कहा गया नगर का भौगोलिक परिदृश्य गगा यमुना दो नदियो के द्वारा प्रभावित है। गगा यमुना के पूर्वी छोर पर दोआव है। दो नदियॉ पडोस मे होने से उनके द्वारा दोमट मिट्‌टी लाई गई उसी पर शहर का निर्माण है। जिसमे गगा का वागर एव 'खादर' क्षेत्र आता है। पुरानी दोमट ठोस तथा ककड से वनी है और खादर की मिट्‌टी नदी की तलहटी से सटी हुई है और बाढ़ से प्रभावित होती है तथा भागर की ऊपरी सतह पर टापू की तरह वाढ़ मे हो जाती है। इस प्रकार स्पष्ट है सिविल लाइन और अन्य स्थान खादर से दूर ऊपरी सतह पर बसे है। खादर और वागर को वाटने वाला सुबरवन गांव है।

दो नदियो के सगम से शहर के पूर्वी छोर पर बडा कछार बन गया जो समुद्र तल से 280 फीट ऊॅचा है। दारागज और किला क्षेत्र उससे अलग तथा यमुना का ककरीला किनारा 290 फीट की ऊॅचाई पर है। नीची सतह पर पैदावार होती है तथा ऊॅची जगह पर सिविल लाइन्स, कैन्टूनमेन्ट, कटरा, कर्नलगज तथा पश्चिमी क्षेत्र जिस पर शहर वसा है कि समुद्र तल से 300 फीट ऊॅचा है कन्टूर मैप देखने से ज्ञात होता है कि 300 फ(ीट कन्टू र नाजु क स्थिति को दिखाता है। नीची और ऊॅची जमीन के भेद कठिनाई से ज्ञात होते है। इस समय सवसे ऊॅचा स्थान

मगेजनी नायडू तथा नुरुला रोड का क्षेत्र है। यह 318 फीट समुद्र तल से ऊँचा है। ग्राड ट्रक रोड और नुरुल्ला रोड का जक्शन जो खुशरूवाग के दक्षिणी पूरब है सवसे ऊँचा स्थान है। 318 फीट जवकि सरोजनी नायडू रोड का वहुत सा भाग 317 फीट ऊँचा है। ऊँची जमीन के निचले भाग मे उत्तम कोटि की कछार भूमि है। उत्तर की दिशा मे दोमट भूमि राजापुर तथा वेली गॉव की है। इस कारण गगा आगे वडा खादर वनाती है। शहर नदी के किनारे तक है। केवल पश्चिम मे छोडकर जहॉ ससुर खदेरी नदी वहुत सी पतली धाराओं मे वहती है जिससे कई नाले वन गये है। यह जमीन हल्की वलुई मिट्टी की है और नीचे ककड है। जो तेज वारिश मे दिखाई देता है।

जल निकास

इस सम्वन्ध मे सबसे उत्तम बात यह है कि तीन तरफ से दोनो नदियॉ है जिससे जल निकास उत्तम है। पश्चिमी भाग को कानपुर और म्योर रोड वॉटती है। जल कटरा कर्नलगज के वीच विश्वविद्यालय क्षेत्र से होकर बह जाता है। उत्तर जल नया फाफामऊ रोड को वॉटता है प्राकृतिक जल निकास वहुत से वडे नालो से था जो अब सिकुड कर अस्तित्व मे आ गये है। नक्शे मे देखने से लगता है कि अधिकतर नाले गगा मे गिरते है। (मानचित्र सख्या 6 5) दक्षिण पश्चिम मे शहर का जल निकास यमुना मे चौखण्डी नाला कुरैशपुर, चाचर, सदियापुर दियारा तथा ससुर खदेरी नाला द्वारा होता है। इसी प्रकार उ० एव प० मे गगा मे विविध नालो द्वारा जल निकास होता है। पुराने और नये कटरा क्षेत्र तथा मम्फोर्डगज के वीच मे वडा नाला लाजपत राय रोड के सामानान्तर जा कर गगा मे गिरता है। सुवरवन क्षेत्र जो गगा के लूप क्षेत्र के आधा पूरव मे है। गगा मे एक धारा चॉदपुर सलोरी मे मिलती है। एलनगज तथा करनपुर क्षेत्र मे प्रयाग स्टेशन नाला ढरहरिया के पास गगा मे मिलता है।

एक वडा टापू टाइप समतल क्षेत्र सिविल लाइन, कर्नलगज, जार्जटाउन, टैगोर टाउन और नये एरिया जो निचले क्षेत्र मे है बक्शी और वन्द ड्रेन गगा मे मोरी नाला के द्वारा जल निकास होता है। पूरे क्षेत्र का जल मोरी नाला मे 3 ड्रेन से जाता है एक थार्नहिल और किला रोड से बहता है दूसरा कैनिग रोड से और तीसरा रेलवे कालोनी से प्रारम्भ होकर सहरारा बाग साउथ मलाका, रामवाग, वाई का बाग तथा तलब नवल राय होकर बहता है। यद्यपि नगर के वहुत बड़े भाग का ड्रेनेज वहुत अच्छा है। फिर भी नगर के दक्षिणी पूर्वी भाग जो नीचा है ड्रेनेज वहुत खराब है। गगा के वाढ़ का जो स्तर है उससे भी नीचा दक्षिणी पूर्वी नगर क्षेत्र है। हालॉकि यह क्षेत्र जल निकास समस्या से ग्रस्त नही है फिर भी वरसात मे जलभराव की समस्या से ग्रस्त हो जायेगा। ज्यो ही बाढ़ का फाटक मोरी बन्द हुआ जल भराव के जल को निकालना पम्पसेट से आवश्यक हो जाता है।

बाढ़

मर्वोत्तम वाढ जो कागजातो मे दर्ज है 1875 की है। गगा का जल स्तर 288 फीट हो गया था जो कि खतरे के निशान से 10 फीट ऊपर था। वक्शी वॉध के टूटने से सम्पूर्ण दारागज लूथर रोड का क्षेत्र जलमग्न हो गया था। इसी प्रकार यमुना के वाढ़ मे अहियापुर और अतरमुइया का निचला क्षेत्र पानी मे डूब गया। 1948 की वाढ़ वाढ लोगो के दिमाग मे अभी तक ताजा है। 7 सितम्वर 1948 का गगा का वाढ स्तर 1875 के निशान को छू रहा था। मोरी नाला तथा चाचर नाला इधर जल्दी ही पूरा हुआ था। फिर भी पम्पिग स्टेशन वाढ के पानी को फेकने के लिए वने है। इन क्षेत्रो मे जल-भराव के कारण जनता दुखित रहती थी। लेकिन असाधारण स्थानीय वरसात जैसे वर्षा 1953 55 56 मे हुई स्थिति ज्यादा खराव हो गयी थी। मन को अशान्त करने वाली इस जल निकासी समस्या का स्थाई हल टैगोर टाउन कूडा करकट एव गदे पानी की योजना है जो स्वायत्त शासन विभाग द्वारा वनवाने का कार्य किया गया। (मानचित्र सख्या 1 6)

नदी–गंगा नदी
गेज स्थल– फाफामऊ

वर्षवार अधिकतम जल स्तर के आकडे (मीटर मे)

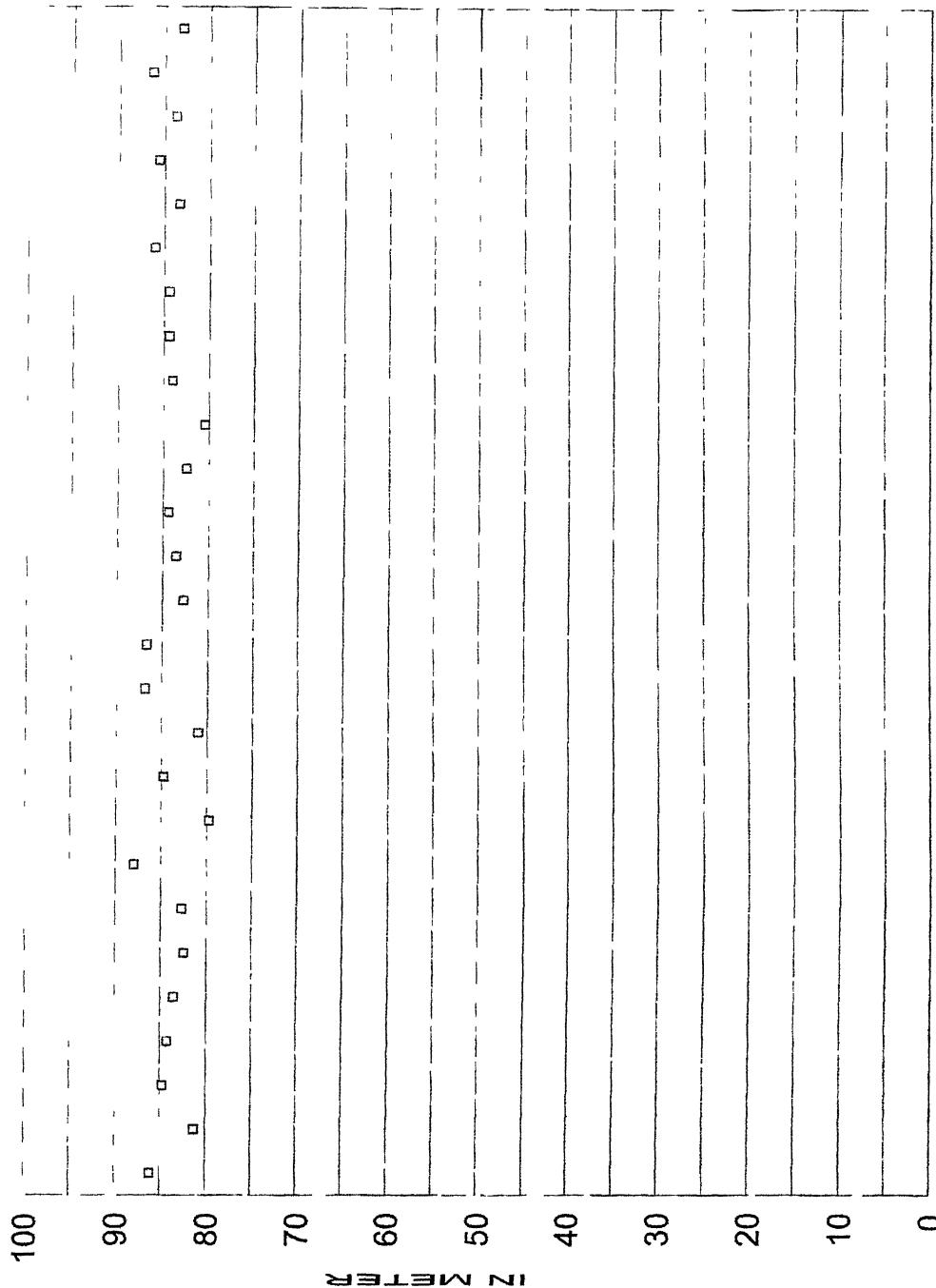
वर्ष	जल स्तर
1971	86 120
1972	81 260
1973	84 750
1974	84 255
1975	83 580
1976	82 440
1977	82 720
1978	87 980
1979	79 790
1980	84 780
1981	81 020
1982	86 910
1983	86 730
1984	82 740
1985	83 560
1986	84 390
1987	82 470
1988	82 730
1989	80 500
1990	84 020
1991	84 460
1992	86 070
1993	83 380
1994	85 630
1995	83 770
1996	86 350
1997	83 070

आकडो का स्रोत – केन्द्रीय जल आयोग बाढ पूर्वानुमान एव नियन्त्रण खण्ड, वाराणसी

गगा मे बाढ का उच्चतम जल स्तर

IN METER

100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0

1971 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97

मानचित्र सख्या 1 6

जलवायु तथा मौसम

भारत की अन्य स्थानो की तरह इलाहाबाद की जलवायु मानसूनी है जो विभिन्न प्रकार के मौसम मे वदलती रहती है। जो कि प्रचलित विभाजन जाडा, गर्मी तथा बरसात के रूप मे है। सामान्यता जैसे उत्तरी भारत मे मौसम असामान्य, वडा छोटा है वैसे ही इलाहाबाद मे भी दो विपरीत गुणो के अनुसार बॅटा है। पहला सूखा मानसून क्षेत्र आधे अक्टूबर से आधे जून तक। दूसरा गीला मानसून भाग 15 जून से 15 अक्टूबर तक जिसमे आद्रता लिए हुए हवाऐं चलती है। जलवायु विभाग द्वारा पुन विभाजित किये गये है।

सूखा मौसम

1- ठडा मौसम नवम्बर से फरवरी तक

2- गर्म मौसम मार्च से मध्य जून तक

भीगा मौसम

1 मध्य जून से मध्य सितम्वर

2 लौटती मानसून मध्य सितम्बर से अक्टूबर तक

ठंडा मौसम

इलाहाबाद मे अक्टूबर गीले से सूखे मौसम का प्रतीक है। तापमान नवम्बर दिसम्बर मे औसत रहता है जनवरी मे सबसे कम। औसत तापमान 60^{O} से 70^{O}F मे रहता है। उच्चतम औसत 80 और निम्नतम औसत 40^{O}F। जनवरी 20 के लगभग तापमान 36^{O}F तक गिर जाता है। जब उत्तरी पश्चिमी हिमालय मे बर्फ गिरती है। तब इलाहाबाद मे शीत लहर चलती है। ज्यादातर पछुवा या उत्तर पछुवा हवा चलती है। जाडे मे सूखे मौसम मे कुछ समय वादलो भरा मौसम बाधक होता है और शायद पश्चिमी हवाओं के शून्य उत्पन्न करने से होता है। कुछ लोगो का कथन है कि भूमध्य सागर से ये हवायें चलती है। ये चक्रवात ईरान होकर आते है ऐसा डा० दूबे का मानना है। फिर भी यह निश्चित है कि इलाहाबाद जनवरी मे ठंडी हवाओं की बारिश से प्रभावित होता है तथा 0 75" बारिश भी होती है।

गर्म मौसम

मार्च से गर्म मौसम का आगमन होता है। फनी पार्कस के शब्दों मे इसके बाद इलाहाबाद छोटा जहन्नुम या नर्क हो जाता है। मार्च मे औसत 76^{O} जबकि मई मे 93^{O}F तापमान हो जाता है। जबकि 117^{O}F - 118^{O}F उच्चतम 21 मई 1922 तथा 12 जून 1901 मे क्रम नापा गया था। 119^{O}F उच्चतम जून 1878 मे था। गर्म अन्धड धूल से भरी पश्चिमी हवा चलती है जिसे लू कहते है। यह पूरे भारत के साथ इलाहाबाद मे भी चलती है। यह दिन में चलती है परन्तु धरती पूरी तरह गर्म हो जाती है और दिन का आवागमन प्रायः ठप सा हो जाता है। लू की गति

35 - 40 मील प्रति घटा रहती है। कार्य तथा स्वास्थ्य की दृष्टि से मौसम अनुकूल नही है। मार्च तथा अप्रैल मे मच्छर असख्य हो जाते है और खतरनाक भी होते है। परन्तु गर्मी वढते ही ये लू मे समाप्त हो जाते है।

गर्मी, धूल भरी ऑधी एव विजली की गरज चमक गर्म मौसम की पहचान है। 8 मई 1943 को वायु वेग 70 मील प्रति घटा धूल तथा गरज के साथ ऑधी थी। इसी प्रकार 21 मार्च 1950 को 100 मी प्रतिघटा की गति मे ऑधी इलाहावाद मे आयी थी। यह प्रायः दोपहर वाद या साय को आती है। कभी-कभी गर्मी मे इनसे हल्की वारिश हो जाती है जिससे मौसम ठडा हो जाता है। इस समय प्रायः मौसम सूखा रहता है।

बरसात का सामान्य मौसम

वरसात का मौसम इलाहावाद मे धूल-ऑधी से प्रारम्भ होता है। कुछ दिन अन्धड के वाद गर्मी का मानसून आ जाता है। वरसात प्रारम्भ होते ही तापमान गिर जाता है। जुलाई मे तापमान 86^{O}F हो जाता है। जवकि मई मे 94^{O}F रहता है। मासिक वर्षा लगभग 4 8 मिलीमीटर (अप्रैल) से लेकर 333 4 मिमी (अगस्त) होती है। अधिकतम वर्षा जून से सितम्बर तक होती है। जिसमे सवसे अधिक वर्षा अगस्त मे होती है।

भौगोलिक क्षेत्र

आधुनिक शहरी आवादी 11 क्षेत्रो मे प्रशासनिक दृष्टि मे वॅटी। जोकि कृत्रिम तथा स्वछद है जो भौगोलिक क्षत्र क अनुमार नही है। उदाहरणार्थ वार्ड - II मे पुराना दारागज सोहवतियावाग की नई आवादी, अलोपी वाग, तुलारगम, मधवापुर तथा अर्द्धशहरी क्षेत्र अल्लापुर नया गॉव दलाल का पुरवा तथा मटियारा। इमी प्रकार वार्ड 3 मे 6 मे 8 मे वडी विविधता है जव इम शहर का क्षेत्र 25 वर्ग मील है। यद्यपि शहर आदर्श व्यवस्था नही दिखा पा रहा है। इमीलिए जोनल व्यवस्था वनाई गई।

जोनल मुद्दे

शहर का विकाम अनियत्रित रूप मे विखरा हुआ है। इस प्रकार आदर्श क्षेत्र वनाया नही जा मकता है। 19वी मदी के अन्त मे शहर का विकास हुआ और वह व्यवस्थित नही है। वहुत मे टुकडो-टुकडो मे एक दूसरे से दूर मकान वने और वीच मे काफी क्षेत्र छूटा हुआ है। जिसमे एकरूपता नही है। वाहरी क्षेत्र पुराने शहर से दूर वना है और वीच मे स्थान भी खाली है जैसे कटरा, कर्नलगज क्षेत्र जो पतले और अव्यवस्थित गलियो मे वने है। मकान घने वसे है। पूरा शहर एक साथ तो वना नही है। वाहरी भाग तो पिछले 20 वर्षों ही मे वना है जबकि पुराना शहर शताव्दी पहले। नया कटरा और सिविल तो साथ ही वना परन्तु उद्देश्य अलग-अलग होने मे एक तरह के नही है। मिविल लाइन अग्रेजो के लिए और नया कटरा हिन्दुस्तानियो के लिए।

क्षेत्र

शहर के विभिन्न भागो मे मकान निम्न 3 कारणो मे भिन्न है।

1. भवनो के प्रकार के कारण घनत्व

2. भवनो की निर्माण योजना तथा सडको की चौडाई

3. शहरी क्षेत्र के उपयोग के रिवाज के अनुसार।

परन्तु मुख्य शहर से सम्पर्क भी मकानो की स्थिति को प्रभावित करता है। एरिया, दारागज, कीडगंज, कटरा, कर्नलगज यद्यपि काफी पुराने है परन्तु और पूरा वन भी गये है परन्तु पतली तथा वेतरतीव गलियो के कारण वाहरी क्षेत्र मे है। ऊपर के चार सिद्धान्तो पर शहर को चार भागो मे वॉटा गया है।

भीतरी क्षेत्र

भीतरी क्षेत्र पूरे शहर की धुरी है। सारा व्यापार थोक तथा खुदरा सब यही से होता है। पूर्वी सीमा इस क्षेत्र की तिलक (वलुआघाट) मोहत्सिमगज रोड तक है। उत्तरी सीमा रेलवे लाइन तथा लीडर रोड तक है। दक्षिणी सीमा अतरसुइया नाला तथा आनद चरन वनर्जी रोड तक है उत्तरी पश्चिमी सीमा नया अटाला, वक्सी बाजार तथा दक्षिणी पश्चिमी मुल्तानपुर भावा रोशन खॉ वाग है। दक्षिणी सीमा जी०टी० रोड, कैलाश नाथ काटजू रोड के जक्शन तक है। वाद की सडक के कुछ दूरी पर सीमा लीडर रोड सीट मार्केट मिहनाजपुर, सेन्ट जॉन चर्च तथा पश्चिम मे रीवा कोठी तक है।

पतालपुरी मन्दिर, अक्षयवट, किला, खुशरूवाग यह सवसे पुराना क्षेत्र है। पूरा क्षेत्र घना वसा है। सडके पतली तथा अव्यवस्थित है। उदाहरणस्वरूप अतरसुइया रोड जो कि सवसे घनी आवादी के वीच मे पास होती है। कोलहन टोला तथा भारती भवन सडक सवसे पतली सडक इस क्षेत्र की है। जी०टी० रोड भीतरी क्षेत्र के वीच से पास होती है। और इसे दो भागो मे वॉटती है। विकास के कारण उत्तरी भाग चौडा तथा सीधी सडक पर है जैसे जानसेनगज तथा शिवचरन लाल रोड। दूसरा भाग अच्छी सडको से जुड़ा है और वाहरी भाग रेल रोड तथा नदी से। यह क्षेत्र इलाहावाद जक्शन स्टेशन तथा सिटी स्टेशन तथा यमुना से जुडा है। अतः यह शहट का वाणिज्य केन्द्र है। व्यवसाय तथा मकान आवास के लिए जमीन पर्याप्त है। भूतल व्यापार के लिए प्रथम तल तथा द्वितीय तल आफिस, होटल तथा आवास के लिए प्रयोग होता है। मुख्य व्यापार जानसेनगज, जी०टी० रोड, जीरो रोड पर है।

मध्य क्षेत्र

यह भीतरी तथा वाहरी क्षेत्र के मध्य मे है। यह पूरा मकानो से भरा है। परन्तु चौडी सडक पर बने होने के कारण कुछ जगहो पर खुला स्थान है। पूर्वी क्षेत्र मुट्ठीगज, साउथ मलाका, दक्षिणी तथा पश्चिमी भाग कल्याणी देवी। दक्षिणी भाग अतरसुइया, अटाला, रोशन खान वाग अस्पताल तथा मिनहाजपुर मुहल्ला। मुट्ठीगज चौडी एव सीधी सडको से 19वी सदी मे विकसित हुआ किन्तु कल्यानी देवी, रोशन खान वाग, मिनहाजपुर और साउथ मलाका का विकास इस सदी के दूसरे चरण मे हुआ। यद्यपि सभी आवासीय मकान, थोक गल्ला की वाजार, गोदाम और वॉस मण्डी तथा पत्थर की दुकाने इस क्षेत्र मे है। इस क्षेत्र का पश्चिमी भाग मोतीलाल नेहरू, मनमोहन दास ऑख अस्पताल तथा डफरिन अस्पताल है। वही पर शहर की सवसे वडी सब्जी मण्डी खुल्दावाद है।

बाहरी क्षेत्र

अधिकतर पिछले 100 वर्ष मे इस क्षेत्र मे विकास हुआ। शहर के बाहरी क्षॆत्र मे विकास अनियन्त्रित तथा अव्यवस्थित है। नया सिविल स्टेशन अन्तिम सदी के छठें दशक मे बना। बाकी भाग 1900 मे बने। यह शहर का बहुत महत्वपूर्ण भाग है। क्योकि यह शहर की परिधि को सबसे ज्यादा घेरता है। ज्यादातर भाग उत्तर की तरफ है। जो आसामान्य विकसित हुआ। फिर भी यह भीतरी तथा मध्य क्षेत्र को श्रृखला की तरफ घेरे हुए है। जहॉ तक मकानो क बारे मे है यह भीतरी क्षेत्र बिल्कुल विपरीत है। यह कुछ भागो मे बना है और पार्क तथा खेल के मेदान बहुतायत मे है। यद्यपि मकान एक से नही है फिर भी अच्छे आवासीय मकान है। जमीन का विविध प्रयोग है। जसे - आवास, व्यवसाय शिक्षा तथा प्रशासन। बडे क्षेत्र के कारण एकरूपता असम्भव है। निम्नलिखित उपक्षेत्र सरलतापूर्वक निर्धारित किया जा सकता है।

1 सिविल लाइन, 2. रेलवे कालोनी, 3. पुराना अव्यवस्थित बन्दोबस्त 4. नई नियोजित मुहल्ले, 5. सैनिक छावनी।

सिविल लाइन

प्रारम्भ मे अग्रेजो के लिए बसाया गया। इसके बाद सम्पन्न निवासियो के लिये बने। दक्षिण मे रेलवे कालोनी तथा उत्तर मे म्योर रोड, पश्चिम मे हास्टिग रोड तथा पूरव मे कमला नेहरू रोड तक फैला है। सीधी तथा चौडी सडके दोहरी वृक्ष पक्तियो मे सजे पूरे क्षेत्र को वर्ग तथा आयताकार जो 'ग्रिड प्लान' के नाम से प्रसिद्ध है अच्छे आवासीय भवन सामने पार्क की तरफ लान का स्थान तथा बगीचा जो पार्क का परिदृश्य देता है। आवासीय स्थान के अतिरिक्त उच्च कोटि की दुकानो का केन्द्र जो कैनिग अलवर्ट रोड पर बसा है। दुकाने विविध प्रकार की है जैसे कपडे, स्टेशनरी, दवाये, आभूषण, फर्नीचर इत्यादि। उपरोक्त के अतिरिक्त उच्चकोटि की सिलाई थी। दुकाने, होटल, जलपान गृह, छाया गृह आदि है।

सिविल लाइन मे बहुत से सरकारी आफिस जनता के आफिस स्कूल, कालेज, बैक, बीमा कम्पनी के दफ्तर है। बहुत से चर्च तथा अग्रेजी स्कूल इस स्थान को अग्रेजियत प्रदान करते है। इसके साथ प्रेस वर्क की फैक्ट्री, विद्युत-फैक्ट्री मोटर वर्क से इस क्षेत्र को उद्योग का रग देते है। इस प्रकार सिविल लाइन एक बहुआयामी चरित्र वाला स्थान है।

रेलवे कालोनी

आयताकार रेलवे कालोनी जिसका बडा भाग 1 1/4 तक खुशरूबाग मे बडा ताजिया और बी०एन० इन्टर कालेज तक फैला है। यह दो फर्लाग चौडा उत्तर मे नवाज युसुफ रोड और दक्षिण मे लीडर रोड तक फैला है। यहाँ पर विस्तृत गुड्स रोड, रेलवे वर्क शाप, उ० रेलवे अस्पताल डी०स० तथा इन्जीनियरो के आफिस है इसके अतिरिक्त रेलवे कालोनी बहुत से रेलवे कर्मचारियो की आवासीय समस्या हल करती है। इसके अपने, विद्युत, सफाई की व्यवस्था है। इस प्रकार रेलवे कालोनी सिटी मुख्य तथा सिविल लाइन के बीच सास्कृतिक सेतु है।

पुराना अनियोजित अव्यवस्थित क्षेत्र

शहर का बाहरी क्षेत्र जो एक परिधि पर है अव्यवस्थित रूप मे बसा हुआ है। पुराना कटरा पहले एक छोटा गॉव था अब एक बाजार के रूप मे परिवर्तित है कटरा की बाजार मास्टर जहीरुल हसन तथा चिन्तामणि घोष रोड पर बसा है। जो चार भागो मे विभक्त करता है। पुराने आवासीय भवनो के ब्लाक पतली एव अव्यवस्थित गलियो सहित पूरी तरह बन चुकी है। पूरब मे कर्नलगज तक है और उसी तरह है इसमे विश्वविद्यालय तथा कचहरी प्रमुख सस्थान है। दारागज जो एक पुराना अर्द्धशहरी मोहल्ला जो गगा के किनारे ऊँचाई पर बसा है। इस क्षेत्र का जल निकास बहुत उत्तम है। इसी क्षेत्र मे सगम है जहाँ लाखो लाख लोग धार्मिक तीर्थ यात्रियो को डुबकी लगाने का सौभाग्य प्राप्त होता है। यहाँ पर पन्डा या परागवाला ज्यादा निवासी है। पुराने मकान भीड-भाड घने मकान अधिकतम है। बाजार दारागज रोड पर तथा जी०टी० रोड पर है। पक्का घाट नही है क्योकि गगा का बहाव तथा धारा निश्चित नही है। कीडगज दूसरा मुहल्ला है जहाँ मकान नियोजित रूप से नही है। रेलवे के किनारे इसे शहर से अलग करते है। त्रिवेनी तथा शकर लाल भार्गव रोड मुख्य बाजार है। भीतरी मुहल्ला पतले एव अव्यवस्थित गलियो तथा गिरते हुए मकानो मे भरा पडा है। कीडगज गृह लघु उद्योग का केन्द्र है। यहाँ वेंत, बॉस, फर्नीचर, दियासलाई, खिलौने तथा उत्तर प्रदेश के उद्योग विभाग के निदेशक कार्यालय तथा वेत उद्योग सहकारी समिति एव इलाहाबाद सहकारी उद्योग सोसाइटी लिमिटेड है।

नया नियोजित क्षेत्र

1900 सदी से विकास इस क्षेत्र मे हो रहा है। लूकरगज तथा जार्ज टाउन 1910 के आस-पास विकसित हुए। किला रोड पर टैगोर टाउन, जार्ज टाउन का विकसित रूप है उसी के पास दरभगा कालोनी, एलनगज है जबकि

नया कटरा, ममफोर्डगज पुराने कटरा के उत्तर मे है। जी०टी० रोड तथा उत्तर पूर्व रेलवे के त्रिकोण पर कुछ नई वस्तियाँ विकसित हो रही है। शहर का दक्षिणी भाग विल्कुल नई आवादी द्वारा वढ रहा है। इसमे मुल्तानपुर भावा, रिफ्रूजी इन्डस्ट्री कालोनी, दक्षिणी आवास योजना है। वाहरी क्षेत्र मे खुलापन के कारण पार्क, स्कूल, छात्रावास, खेल के मैदान स्वच्छ है।

सैनिक छावनी

6 4 वर्ग मे फैला 3 सैनिक छावनी इलाहावाद मे है। किला छावनी 1 3 वर्ग मील पुरानी सैनिक छावनी 1 9 वर्गमील नयी सैनिक छावनी 3 2 वर्ग मील मे है। ये सभी शहर के वाहरी भाग मे है। पुरानी छावनी नगर पालिका के लिए वाधक है। और विकास के लिए उत्तरी वाहरी क्षेत्र के लिए बाधक है। कोटि की छावनी किले मे है और वहुत कम सिपाही रहते है। परन्तु नई छावनी खेती फार्म, मिलिटरी वैरक इत्यादि वडे क्षेत्र मे है।

अर्द्धशहरी क्षेत्र

वाहरी क्षेत्र के आगे अर्द्ध शहरी गॉवो का क्षेत्र मेखला की तरह घेरे है। यह उत्तरी पश्चिमी क्षेत्र मे शहर मे फैला है। 2 4 वर्ग मील जी०टी० रोड के दोनो तरफ फैला है। टैगोर टाउन तथा दारागज के पास भी अर्द्धशहरी क्षेत्र है इसे शहरी ग्रामीण सन्धि कह सकते है। भूमि ग्रामीण उपयोग मे है सामाजिक तथा आर्थिक स्थित शहरी है। यह क्षेत्र पूर्ण रूप मे शहर मे विलीन नही हुआ है। राजापुर, वेली, छोटा वघाडा, दरियावाद शहर मे विलीन है तथा शहर के हिस्से हो गये। वडा वघाडा, मेहदौरी, निकौली, गगा के किनारे 10 से 20 फीट ऊँचाई पर वसे है। जो वाढ़ की पहुँच से वाहर है। ये कछार की भूमि जोतते है तथा अच्छी रवी की फसल लेते है। यमुना के निकट शहर के द०प० दरियावाद मिरानपुर तुलसीडुर, रसूलपुर, सदियापुर, नुरुल्लारोड के पश्चिम जी०टी०रोड के द० ससुर खदेरी नदी की भूमि पर खेती होती है। सभी खेती तथा पशुपालन करते है। कुछ लोग शहर मे काम करते है। इस अर्द्ध शहरी क्षेत्र मे शहर को मजदूर, कुली, रिक्शा चालक, ट्राली चालक, ठेले वाले मिलते है। इसके अतिरिक्त हरी सब्जियाँ, दूध, घी, मौसमी फल तथा ईटो के भट्टे आदि मिलते है। इस प्रकार अर्द्ध शहरी क्षेत्र सेवा शहर से भिन्न है। यह आश्चर्य है कि यह क्षेत्र म्यूनिसिपल क्षेत्र है और सुविधा प्रदान करता है परन्तु विजली परिवहन सेवाओं से वचित है।

अपवाह तंत्र

शहर गगा जलोढ मैदान मे स्थित है। शहर की मामान्य म्थलावृति समतल है इसकी ममुद्रतल मे औमत ऊँचाई 90 मी एव अधिकतम 96 मी० है। शहर तीन ओर मे गगा एव यमुना नदी मे घिग हुआ है। गगा नदी पूर्व उत्तर मे तथा दक्षिण की ओर यमुना नदी है। मासिक वर्पा लगभग 4 8 मिमी (अप्रैल) से लेकर 333 4 मिमी (अगम्त) होती है। अधिकतम वर्षा जून से मितम्वर तक होती है। जिसमे सवमे अधिक वर्षा अगस्त मे होती है।

शहर का केन्द्रीय भाग ऊँचे स्तर का है। शहर का एक भाग उत्तर एव उत्तर पश्चिम मे गगा की ओर ढालू है। जवकि शेप भाग दक्षिण मे एव पूर्व मे क्रमश यमुना नदी एव गगा नदी की ओर ढालू है। कानपुर रोड मे होकर शहर को विभाजित करने वाली वाटरशट लाइन मानी जा मकती है।

दा मिट्टी के वाध जिनके नाम वख्शी वॉध एव वेनी वॉध है जो सम्राट अकवर द्वारा वनवाये गये है। ये वॉध न केवल गगा की धारा से अपरदन को रोकती है, वल्कि शहर को वाढ मे वचाती भी है। यमुना नदी की ओर तट ऊँचा है। अत इमके किनारे पर वॉध नही वनाया गया है। लेकिन 1948 मे यमुना नदी के वाढ का पानी दो छोटे वॉध लोक निर्माण विभाग द्वारा वनाये गये। पुन वर्षा 1978 मे यमुना नदी का जल स्तर 88-04 मीटर तक पहुँच गया जो अपने पूर्व मे 1975 को 87 98 मी० के रिकार्ड म्तर से अधिक था। इस स्थिति मे शहर को वचाने के लिए मभी नदियो के तट को ऊँचा एव मजवूत करने की आवश्यकता पर जोर दिया है।

भीपण वर्षा के समय शहर का पानी निम्नलिखित मौजूद प्राकृतिक नालो से होते हुए दोनो नदियो मे गिरता है।

(1) घाघर नाला

(2) चाचर नाला

(3) मोरी गेट नाला

(4) मोरी गेट नाला

(5) राजापुर नाला

(6) मम्फोर्डगज नाला

वर्तमान व्यवस्था

इलाहाबाद मे निम्नलिखित स्थानो पर चार स्थाई वर्षा जल (स्ट्रॉम वाटर) पम्पिग स्टेशन है जो वर्षा जल को पम्प करता है। (चित्र सख्या 1 8 - 1 9)

सारणी नं० 1

क्रम सख्या	पम्पिंग स्टेशन	पम्पो का विस्तृत विवरण	टिप्पणी
1	मोरीगेट (1)	30 क्यूसेक के- 3 पम्प	विद्युत चालित
	(2)	10 क्यूसेक - 1 पम्प	विद्युत चालित
	(3)	10 क्यूसेक - 7 पम्प	डीजल चालित
2	बख्शीबाँध (1)	30 क्यूसेक - 3 पम्प	विद्युत चालित
	(2)	10 क्यूसेक - 5 पम्प	डीजल चालित
3	चाचर नाला (1)	20 क्यूसेक - 1 पम्प	विद्युत चालित
	(2)	10 क्यूसेक - 4 पम्प	डीजल चालित
	(3)	5 क्यूसेक - 4 पम्प	डीजल चालित
4	मम्फोर्डगज (1)	5 क्यूसेक - 1 पम्प	अस्थायी पम्प
	(2)	10 क्यूसेक - 2 पम्प	प्रत्येक वर्ष स्थापित किये जाते है।

शहर के अपवाह तत्र के सुधार के लिए नगर निगम के द्वारा वर्ष 1991-92 मे 141 00 लाख रुपया का कार्य कराया गया।

अव तक कराये गये सभी कार्य शहर मे जल भराव की समस्या को प्रर्याप्त रूप से नही पूरा कर पाते अत· उपलब्ध कम ससाधनो के उचित उपयोग के लिए एक विस्तृत अपवाह तत्र की योजना विभिन्न चरणो मे लागू करने की आवश्यकता है।

नीचे दी गई सारणियो मे प्रस्तावित कार्य एव लागत का विवरण दिया गया है।

प्रथम चरण

सारणी नं० 2

क्रम सख्या	कार्य का विवरण	लागत (लाख रुपये मे)
1	वेनी वॉध की ओपनिग की पुन ग्चना	70 00
2	भारी वर्पा जल पम्पिग स्टेशन और मारीगेट पर नये स्यूलीसगेट	90 00
3	मोरीगेट पर भीषण वर्षा जल पम्प	100 00
4	विद्युत वितरण लाइन	50 00
5	जवाहर लाल नेहरू रोड के किनारे-किनारे रेलवे लाइन के नीचे की ओपनिग की पुन ग्चना	65 00
6	मोरी नाला और अल्लापुर जलग्रहण क्षेत्र मे नाले की मरम्मत	400 00
	योग =	425 00

द्वितीय चरण

1	मम्फोर्डगज मे पम्पिंग स्टेशन, पम्पिग प्लाट एव अन्य आवश्यक कार्य	140 00
2	राजापुर मे पम्पिंग स्टेशन, पम्पिग प्लाट एव अन्य आवश्यक कार्य	990 00
3	चाचर नाला मे पम्पिग स्टेशन, पम्पिग प्लाट एव अन्य आवश्यक कार्य	100 00
4	गेट न० 9 मे पम्पिग स्टेशन, पम्पिग प्लाट एव अन्य आवश्यक कार्य	45 00
5	गेट न० 13 मे पम्पिग स्टेशन, पम्पिग प्लाट एव अन्य आवश्यक कार्य	35 00
	योग =	410 00
	महायोग =	835 00

प्रम्ताव के प्रथम चरण को सवसे अधिक प्राथमिक्ता देनी होगी, क्योकि इससे शहर का लगभग 36% भाग लाभन्वित होगा। इन कार्ओं के पूरा होने पर अठलापुर एव टैगोर टाउन क्षेत्र के कई वर्षो की अपवाह की समस्या मुलझ जायॅगी। और ये क्षेत्र वर्तमान जल अस्वास्थ्य कर वातावरण से मुक्ति मिल जायेगी।

द्वितीय चग्ण को प्रस्तावित कार्य भीषण वर्षा के समय जव नदियॉ उफान डर होती है। कुछ महत्वपूर्ण स्थान जैमे--गजापुर, मम्फोर्डगज, वलुआघाट, कटघर, चौखण्डी, यमुना किनारे को डूबने से वचाने के लिए आवश्यक है। चूॅकि यह स्थिति कभी-कभी आती है। अत ये कार्य दूसरी प्रार्थमिकता पर होनी चाहिए और इन्हे धन की उपलव्धता को टेखते हुए मामान्य कार्यक्रमो मे लिए जाने चाहिए।

ड्रेनेज व्यवस्था की आवश्यकता

1. नगर मे वर्षा ऋतु मे होने वाले जल भराव का सुनियोजित ढग से निस्तारणा
2. जल जमाव मे उत्पन्न होने वाली बीमारियो से बचाव।
3. नगर के वातावरण को दूषित होने मे बचाना।

ड्रेनेज की वर्तमान व्यवस्थाः

बरसात के दिनो मे नगर के बरसाती पानी की स्थाई एव अस्थाई पम्पिग स्टेशन तथा छ मुख्य नालो मे निकालने की व्यवस्था है।

सारणी न० 3

क्रम सं०	पम्पिंग स्टेशन	डीजल चालित पम्पिंग प्लाण्टो की स० एवं क्षमता	विद्युत मोटर चालित पम्पिंग प्लाण्टो की सख्या एवं क्षमता	विद्युत एव डीजल चालित पम्पिंग प्लाटो की कुल क्षमता	गेट बन्द होने का लेविल (मीटर)
1	2	4	3	5	6
	स्थाई पम्पिंग स्टेशन				
1	मोरी गेट	10 क्यूसेक x 7 नग	10 क्यूसेक x 3 नग 5 क्यूसेक x 1 नग	105 क्यूसेक	81 37
2	चाचर नाला	10 क्यूसेक x 4 नग 5 क्यूसेक x 5 नग	20 क्यूसेक x1 नग	85 क्यूसेक	83 10
3	बख्शीबाँध	10 क्यूसेक x5 नग	30 क्यूसेक x 3 नग	140 क्यूसेक	गेट नही है।
4	ममफोर्डगज	10 क्यूसेक x 2 नग 5 क्यूसेक x 3 नग		35 क्यूसेक	84 00
	स्थाई पम्पिंग स्टेशन				
1	गेट न० 9	5 क्यूसेक x 1 नग 3 क्यूसेक x 1 नग	—	8 क्यूसेक	82 70
2	गेट न० 12	5 क्यूसेक x 2 नग	—	10 क्यूसेक	81 90
3	ई०सी०सी०	1 क्यूसेक x 2 नग 0 75 क्यूसेक x नग	—	3.5 क्यूसेक	82 70
4	गेट स० 1 से 5	2 क्यूसेक x 2 नग 1 5 क्यूसेक x 1 नग 1 क्यूसेक x 2 नग 0 75 x 2 नग	—	9 क्यूसेक	82 70

सारणी नं० 4

(ब) वर्षा ऋतु मे जल जमाव से प्रभावित इलाहाबाद नगर के क्षेत्र।

क्रम सख्या	क्षेत्र का नाम
1	टैगोर टाऊन
2	जार्ज टाऊन (आशिक)
3	हाशिमपुर (आशिक)
4	चौखण्डा
5	खलासी लाईन
6	कृष्णा नगर (त्रिवेणी रोड तक का क्षेत्र)
7	रामवाग (मेन रोड)
8	तालाव नवलराय
9	वाघम्वरी रोड
10	लेवर चौराहा
11	मटियारा रोड
12	सोहवतियावाग (त्रिपाठी कालोनी तथा नई वस्ती)
13	कूपर रोड
14	स्ट्रैची रोड
15	लूकरगज प्ले ग्राउण्ड
16	लीडर रोड
17	सूरजकुण्ड
18	वेली कालोनी (गॉव)
19	राजापुर नेवादा

नगर मे समुचित व्यवस्था न होने का कारण

1 शहर के खुले क्षेत्र तथा तालावो को पाट दिया जाना।

2 सीमित वित्तीय ससाधनो के कारण क्षतिग्रस्त नालो की मरम्मत एव सफाई का अभाव।

3 नवनिर्मित आवासीय कालोनियो मे ड्रेनेज को समुचित व्यवस्था का न होना।

नियोजनः

सारणी नं० 5

नगर के पूरे क्षेत्र को छ स्टार्म वाटर जोन मे बॉटा गया है जो पम्पिग स्टेशन के नाम से जाना जाता है। प्रत्येक जोन के कैचमेन्ट एरिया, डिस्चार्ज तथा रेनफाल का विवरण नीचे तालिका 5 मे दिया गया है।

क्र०	पम्पिग स्टेशन के नाम	कैचमेन्ट एरिया हेक्टेयर मे	रेनफाल मिमी० प्रतिघण्टा	डिस्चार्ज जिसके पम्पिंग की आवश्यकता है। (क्यूसेक)
1	मोरी गेट	1279	12	19
2	मम्फोर्डगज	259	12	4
3	राजापुर	184	12	2 9
4	चाचर नाला	127 5	12	1 9
5	गेट न० 9	56 7	12	0 85
6	गेट न० 13	16 2	12	0 24

द्वितीय चरण :

क्र० स०	कार्य का विवरण	लागत (रुपये लाख मे)		
1	मम्फोर्डगज मे पम्पिग स्टेशन तथा तत्सम्वन्धित कार्य।	60 00	80 00	140 00
2	राजापुर मे पम्पिग स्टेशन तथा तत्सम्वन्धित कार्य।	40 00	50 00	90 00
3	चाचर नाला पर पम्पिंग स्टेशन तथा तत्सम्वन्धित कार्य।	55 00	45 00	100 00
4	गेट न० 9 पर पम्पिग स्टेशन तथा तत्सम्वन्धित कार्य।	15 00	30 00	45 00
5	गेट न० 13 पर पम्पिग स्टेशन तथा तत्सम्वन्धित कार्य।	20 00	15 00	35 00
	योग =	190 00	220 0	410 00

अध्याय - 2

विधितंत्र

विकासशील देशो मे जनसख्या की वृद्धि तथा विभिन्न मानवीय क्रियाओ मे वृद्धि के फलस्वरूप नगरीकरण तीव्र-गति मे वढ रहा है। जिसमे दो प्रवृत्तियॉ स्पष्ठ दिखती है।

1 नगरो के आकार मे वृद्धि इसका कारण नगर मे जनसख्या वृद्धि दर तथा ग्रामीण नगरीय प्रवास है।

2 दूसरी प्रवृत्ति छोटे वाजार आकार तथा क्रियाओ मे वृद्धि द्वारा नगरो का रूप ले लेते है।

नगर पृथ्वी पर एक साम्कृतिक भू-दृश्य होते है जो कार्यात्मक इकाई है।

फक्मनल यूनिट (Functional Unit) जिसका अस्तित्व एव विस्तार मानव इच्छा पर निर्भर करता है। नगर भू-दृश्य को Town Scape टाउन स्केप आज नगर पृथ्वी की सतह पर सर्वाधिक परिवर्तित होने वाले भू-दृश्य है जिसका कारण इनमे कार्यात्मक विविधता जैसे - द्वितीय क्रियाये - शिक्षा, परिवहन राजनीति इत्यादि है।

नगर के अध्याय को नगरीय विज्ञान Urbanology कहा जाता है। जिसके दो पहलू होते है।

1 नगर की आकारिकी जिसके अन्तर्गत नगर के पक्के निर्मित भवनो एव पक्की सडको का अध्ययन किया जाता है।

2 नगरीय क्रियाये जिसके अन्तर्गत द्वितीय क्रियाये, विनिर्माण क्रियाये, परिवहन, व्यापार, वाजार, शिक्षा इत्यादि का अध्ययन किया जाता है।

उपरोक्त दोनो क्रियाओं के फलस्वरूप नगर की जलवायु मे विशिष्टता आ जाती है। जो ग्रामीण जलवायु दशाओं मे भिन्न होती है। नगर की जलवायु के अध्ययन को सूक्ष्म जलवायु विज्ञान (Micro climatology) या नगरीय जलवायु विज्ञान (Urban Climatology) कहा जाता है। वर्तमान दशक मे विश्व स्तर पर जलवायु विज्ञान व्यक्ताओ एव पर्यावरणविदो का ध्यान नगरीय जलवायु के अध्ययन की तरफ अधिक आकृष्ट हुआ है साथ ही विश्व के विभिन्न सगठन भी नगरीय जलवायु के आकडो को एकत्रीकरण तथा उनके विश्लेषण पर विशेष बल दे रहे है। नगरीय जलवायु के अध्ययन पर विशेष वल के कारण निम्न है।

1 नगरो मे मानव जनसख्या का सकेन्द्रण

2 नगर मे मानवीय क्रियाओं की विविधता

3 नगरीय जलवायु परिवर्तन एव पर्यावरण प्रदूषण तथा परिस्थितिकीय असन्तुलन विभिन्न प्राकृतिक एवम् मानवकृत आपदाओं से नगरीय भागो मे ग्रामीण भागो की तुलना मे अधिक जन-धन की क्षति होती है। उदाहरण के लिए चरनोविल घटना, भोपाल गैस काड इत्यादि।

आज विश्व के नगरो का वायुमण्डलीय पर्यावरण अत्यधिक प्रदूषित हो रहा है।

चार्ल्स डिकिन्स ने ग्रेट ब्रिटेन मे औद्योगिक क्रान्ति के समय नगरीय पर्यावरण प्रदूषण का विवरण प्रस्तुत किया। डब्ल्यू० वाय महोदय ने 1972 मे U S A के सिनसिनाती नगरीय क्षेत्र के वायु मण्डलीय धूल का अध्ययन किया। एच०ई० लैण्डमबर्ग महोदय ने 1970 मे नगरीय ग्रामीण वायुमण्डलीय पर्यावरण का एक तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया।

Precipition characteristics	Chicago	Law Porte	St. Lou's	Tulsa	Urbana
	[In present greater than accurs in rural area]				
Annual Precipitation	5	31	7	8	5
Warmer half year	4	30	NA	5	4
Colder halt year	6	33	NA	11	8
Raindays 25-2 5 mm (01-1 in) Annual	6	0	NA	NA	7
Warmer halt year	8	0	NA	NA	3
Cold halt year	4	0	NA	NA	10
6 25 - 12 5 mm (25 - 50 in) Annual	5	34	NA	NA	5
Warmer halt year	7	54	NA	NA	9
Colder half year	0	5	NA	NA	0
Thonder storm days Annual number	6	38	11	NA	7
Summer numbers	13	63	21	NA	17

* These data are suspect due to change in the location of the weather observation station and observer error during the data collection period

NA - data not available

जिसमे उन्होने विकिरण तापमान प्रदूषण को, मेघाच्छादन, सापेक्ष आद्रता, पवन तथा वर्षण का अध्ययन किया।

टी० जे० चौसलर महोदय ने 1965 मे अपनी पुस्तक में द क्लाइमेट ऑफ लदन की जलवायु अध्ययन मे नगरीय ऊष्मा द्वीप का अध्ययन किया। जे०एम० मिचल ने 1962 मे आस्ट्रिया के वियना नगर के तापमान का दैनिक विचलन निकाला। आर० ब्रायसन तथा डब्ल्यू० गॅस महोदय ने 1972 मे नगरीय धूल गुम्वद का अध्ययन किया।

जे० टी० पेटरसन महोदय ने 1969 मे नगरीय शिकागो, लोपोर्ट, मेल्लुई एव ग्रामीण क्षेत्रो के तुलसा, अरवाना वर्षण का तुलनात्मक अध्ययन किया।

आर० ब्रायसन तथा डब्ल्यू रॉस महोदय ने 1972 मे शिकागो नगरीय औद्योगिक समिक्ष के गर्म प्रदूपित प्लूम के अध प्रवाह का अध्ययन किया। सामान्य रूप मे नगरीय क्रियाओ का
पर्यावरण पर प्रभाव अग्रलिखित चार्ट द्वारा स्पष्ट है।

स्वतन्त्रता के पश्चात भारत मे भी तीव्र गति से औद्योगिक एव नगरीकरण हो रहा है जिसके फलस्वरूप नये नगर अस्तित्व मे आ रहे है तथा पुराने नगर लम्बवत एव क्षैतिज रूप मे फैल रहे है। भारत मे उपोष्ण कटिवन्ध मे स्थित नगर गगा यमुना के सगम पर स्थित है। यह इसकी प्रमुख जलवायु विशेषता ही मानसूनी नगर के निर्मित भू-दृश्यो एव विविध नगरीय क्रियाओं के फलस्वरूप यहॉ की सूक्ष्म नगरीय जलवायु अपने चतुर्दिक ग्रामीण जलवायु मे भिन्न है। नगर के क्रमिक विकास चैपटर 3 को देखने से स्पष्ट होता है कि हाल के वर्षों मे नैनी औद्योगिक क्षेत्र का विकास तथा विभिन्न यातायात एव परिवहन क्रियाओ मे तीव्र वृद्धि हुई जिसके फलस्वरूप इलाहावाद नगर एक 12 लाख जनसख्या वाला महानगर हो गया जिसका प्रभाव इसके वायुमण्डल पर्यावरण पर पड रहा है। नगर के विभिन्न मुख्य सडको के सहारे चलने वाले ट्रक, वस, टैम्पो, स्कूटर, मोटर साइकिल इत्यादि विसर्जित धुँए के कारण नगर मे विभिन्न प्रदूपण रेखाये वनी। ट्रक, बस, टेम्पो एव रेलवे स्टेशन के ऊपर 15-20 मीटर की ऊँचाई पर धुँए, धूल एव प्रदूपित तत्वो का काला मेघ छाया रहता है जिन्हे प्रदूपण गुम्वद कहा जाता है। प्रदूषण रेखाओं तथा प्रदूषण गुम्वदो के सामूहिक रूप को इलाहावाद का नगरीय प्रदूषण गुम्वद कहा जाता है। वर्तमान अध्ययन मे प्रदूषण जाल एव गुम्वद के अध्ययन के लिए विभिन्न यातायात के साधनो एव उनसे विसर्जित प्रदूषक तत्वो की मात्रा का अध्ययन किया गया इसके आधार पर प्रदूषण गुम्वद एव प्रदूपण रेखा जाल वनाया गया है। ट्रेन, ट्रक, वस तथा अन्य परिवहन के साधनो द्वारा निकाली गई ध्वनि के कारण उत्पन्न प्रदूषण का भी अध्ययन किया गया। नगर के कुछ विन्दुओं पर तापमापी द्वारा तापमान लिया गया। जिसके आधार पर नगर की समताप रेखा का मानचित्र खीचा गया तथा ऊष्मा द्वीप की गणना की गई।

नगर की वृद्धि एव विकास के अध्ययन के लिए इलाहावाद नगर महापालिका द्वारा आकडा प्राप्त किया गया। जिसमे प्रतिवर्ष भवनो की सख्या मे वृद्धि, वार्ड की सख्या मे वृद्धि तथा जनसख्या मे वृद्धि के विविध पहलुओं का भौगोलिक अध्ययन किया गया। नगर महापालिका से प्राप्त ऑकडो के अनुसार नगर के विभिन्न भागों के नगरीय क्रियाओ के सकेन्द्रण का अध्ययन किया गया। जिसके आधार पर विभिन्न नगरीय पेटियो एव सेक्टर एवं वहुनाभिको का अध्ययन किया गया।

Increasing Population
Urbanization
Consumption of resources
Incresing concentration of people and activities
Increasing Industry production of Consumer goods
Effects on local climate
Change in land surface Characteristics
Increased heat due to human cativitier
Changes in atmospheric Composition
Greater heat capasity Increased run off leads to less evaporation less reflection of short wave radiation (lower albedo) lower wind speed
Less incoming shortwave radiation greater retention of long wave radiation (Green house effects) More condensation nucle water
Higher temperatures [Heat Island]
Increased Convection
More fog and clouds
Altered water budget in Urban areas
Increased storminess and Percipitation

अध्याय-3

इलाहाबाद नगर की वृद्धि एवं विकास

नगर की भौतिक पृष्ठभूमि मे वृद्धि

इलाहावाद की भौतिक पृष्ठभूमि मे वृद्धि हो रही है, 1818 मे यह नगर 27 वर्ग किमी० था। जोकि वढकर 1941-51 मे 70 वर्ग किमी० हो गया। वर्तमान समय मे इस नगर का क्षेत्रफल 7385 वर्ग किमी० है। जिसमे आवासीय क्षेत्रफल 3195 हेक्टेयर भूमि है। शेप भूमि पर व्यवसाय 186 हेक्टेयर औद्योधिक 486 है, राजकीय कार्यालय 318 हेक्टेयर तथा मनोरजन स्थल आदि की व्यवस्था है। इलाहावाद के कुल भौगोलिक क्षेत्रफल के 22% भूमि पर वाढ का प्रभाव रहता है, अर्थात् 167735 हेक्टेयर भूमि वाढ़ प्रभावित क्षेत्र के अन्तर्गत आती है और जल भराव मे प्रभावित क्षेत्रफल 72870 हेक्टेयर है। 1536 00 हेक्टेयर भूमि अभी अपरिभाषित है।

हेवर के अनुसार 'इलाहावाद नगर प्रारम्भ मे केवल यमुना नदी के तट पर ही वसा था, क्योकि मुगलो ने दिल्ली और आगरा को भी यमुना के तट पर ही वसाया था।' यमुना का किनारा काफी ऊँचा व ढलान पर है और शहर मे नदी मे तुरन्त पहुँचा जा सकता है। किन्तु कुछ समय पश्चात् कुछ विशेप कारणो से पूरा का पूरा नगर वसा जिससे नगर के क्षेत्रफल मे काफी वृद्धि हुई। ऐसा इस कारण हुआ क्योकि कटरा गॉव के पास दो छावनियो का निर्माण हुआ। इसके पश्चात जिला मुख्यालय तथा राजस्व परिषद का केन्द्रीय कार्यालय वना जिसके निर्माण के साथ नगर के क्षेत्रफल तथा विकास मे वृद्धि हुई।

स्वतत्रता प्राप्ति के पश्चात् आवादी मे वृद्धि और नगर मे उद्योगो व्यवसायो एव यातायात आदि की प्रगति के कारण नगर मे मुख्य रूप से आवासीय समस्या उत्पन्न हो गयी जो निरन्तर जटिल होती जा रही थी, क्योंकि भवनो का निर्माण अपेक्षाकृत कम हुआ था। आवास के अतिरिक्त नागरिक सुविधाओं मे भी वहुत कमी आ गयी थी। फलस्वरूप जनता की आर्थिक स्थिति को देखते हुए व्यवसायिक तथा यातायात से सम्वन्धित योजनाओं का कार्यान्वयन किया गया।

1892-97 मे 5945 मकान वने थे जो कि सन् 192934 में वढकर 22756 हो गये इस समय मात्र 6 वार्ड ही वन पाये थे। इस प्रकार स्वतत्रता के पूर्व मकानो की सख्या में वहुत कमी थी तथा उनका विकास भी वहुत धीमी गति मे हो रहा था। लोग कच्चे मकानो मे रहते थे। पक्के मकानो की सख्या वहुत ही कम थी। परन्तु स्वतत्रता के वाद नगर का तेजी से विकास हुआ म्युनिसिपल वोर्ड का दर्जा वढ़ा कर नगर निगम कर दिया। इलाहावाद की जनसख्या जो 1901 मे 1 72 लाख थी, 1981 की जनगणना मे 6 50 लाख और इस समय लगभग 9 लाख से अधिक है।

इलाहाबाद नगर को वर्तमान स्थिति तथा आज मे लगभग 50 वर्ष पहले की स्थिति देखने मे ज्ञात होता है कि इन 50-60 वर्षों मे इलाहाबाद नगर की स्थिति मे इतना अधिक विकास हुआ कि पूरी पृष्ठभूमि मे ही बदलाव आ गया। जिसका मुख्य कारण रहा जनसख्या मे भारी बढोत्तरी इस जनसख्या की बढोत्तरी का कारण रहा, जानलेवा बीमारियो पर नियत्रण, अकाल एव भुखमरी से रक्षा एव अन्य सुविधाये। जनसख्या की इस वृद्धि के कारण नगर मे आवासीय क्षेत्र का विस्तार भी तीव्र गति से हुआ फलत पूरा नगर धीरे-धीरे मकानो से घिरता चला गया। 1950-60 के दशक मे जनसख्या मे तीव्र वृद्धि के कारण लोगो का प्रसार नगर के आन्तरिक तथा उत्तरी भागो की तरफ काफी तेजी मे बढने लगा इन स्थानो पर लोगो ने अपना स्थायी निवास बना लिया जिस कारण इलाहाबाद नगर के चारो तरफ लोगो का प्रसार तथा घनत्व बराबर रहा। समयानुसार कुछ आर्थिक स्थिति ठीक होने के कारण ये लोग अपने मिट्टी के कच्चे घरो के स्थान पर पक्की ईटो के घरो का निर्माण प्रारम्भ कर दिया। फलस्वरूप नगर मे कई मुहल्लो का निर्माण सम्भव हुआ, तथा इलाहाबाद नगर को कई जोन मे बॉटे गये। चित्र सख्या 3 1 तथा 3 2 को देखने से ज्ञात होता है कि सन् 1892-97 मे केवल 6 वार्ड तथा 7945 मकान थे जोकि वर्तमान मे बढ़कर 70 वार्ड एव 1,25000 मकान हो गये। (मानचित्र सख्या 3 1)

नगर मे इतनी तीव्र गति से मकानो एव वार्डों के बढने का मुख्य कारण रहा लोगो का नगरो की ओर आकर्षण होना। इसका मुख्य कारण है विभिन्न प्रकार की सुविधाये जैसे- यातायात एव परिवहन, पानी की सुविधा, बिजली, शिक्षा व्यवसायिक क्षेत्रो मे वृद्धि, औद्योगिक विकास, राजकीय कार्यालय, चिकित्सालय, विश्वविद्यालय तथा अनेक प्रकार के कार्यालय आदि। सडक एव रेलवे लाइन का विकास।

मानचित्र सख्या 3 1 एव 3 2 को देखने से ज्ञात होता कि 1892-97 मे 6 वार्ड एवं 5945 मकान थे। यह 1929-34 मे बढकर 22756 मकान हो गये। किन्तु स्वत्रता के पश्चात् अर्थात् सन् 1950-55 मे वार्डों की सख्या 10 एव मकानो की सख्या 22839 हो गये। इसी समय से धीरे-धीरे नगरो मे लोगो का आवास बढने लगा। 1960 मे वार्ड तो सिर्फ 10 रहे किन्तु मकानो की सख्या 26744 हो गई। 1960-55 के इन पॉच वर्षो मे एकाएक 27 वार्ड बढ़ गये एव 36499 मकान हो गये। इस वृद्धि का मुख्य कारण रहा उद्योगो का विकास, यातायात परिवहन एवं विभिन्न प्रकार के राजकीय कार्यालय इन्ही सब के विकास के कारण गॉवो से शहरो की ओर लोगो का लगातार प्रवास होता रहा और इलाहाबाद नगर का घनत्व बढने लगा फलत इसी जनसख्या जमाव के कारण 1965-70 मे वार्डो की सख्या 27 मे बढकर 40 हो गई एव इसी के साथ मकानो में भी वृद्धि होती रही 1965-70 मे मकानो की संख्या 59320 1970-75 मे 79859, 1975-80 मे 99394 एव 1980-85 मे 1,03000 हो गई। उपरोक्त वृद्धि का कारण रहा इलाहाबाद के दक्षिणी भाग मे उद्योगो का तीव्र विकास। इनमे मुख्य है कॉटन मिल, चीनी मिल, शीशा

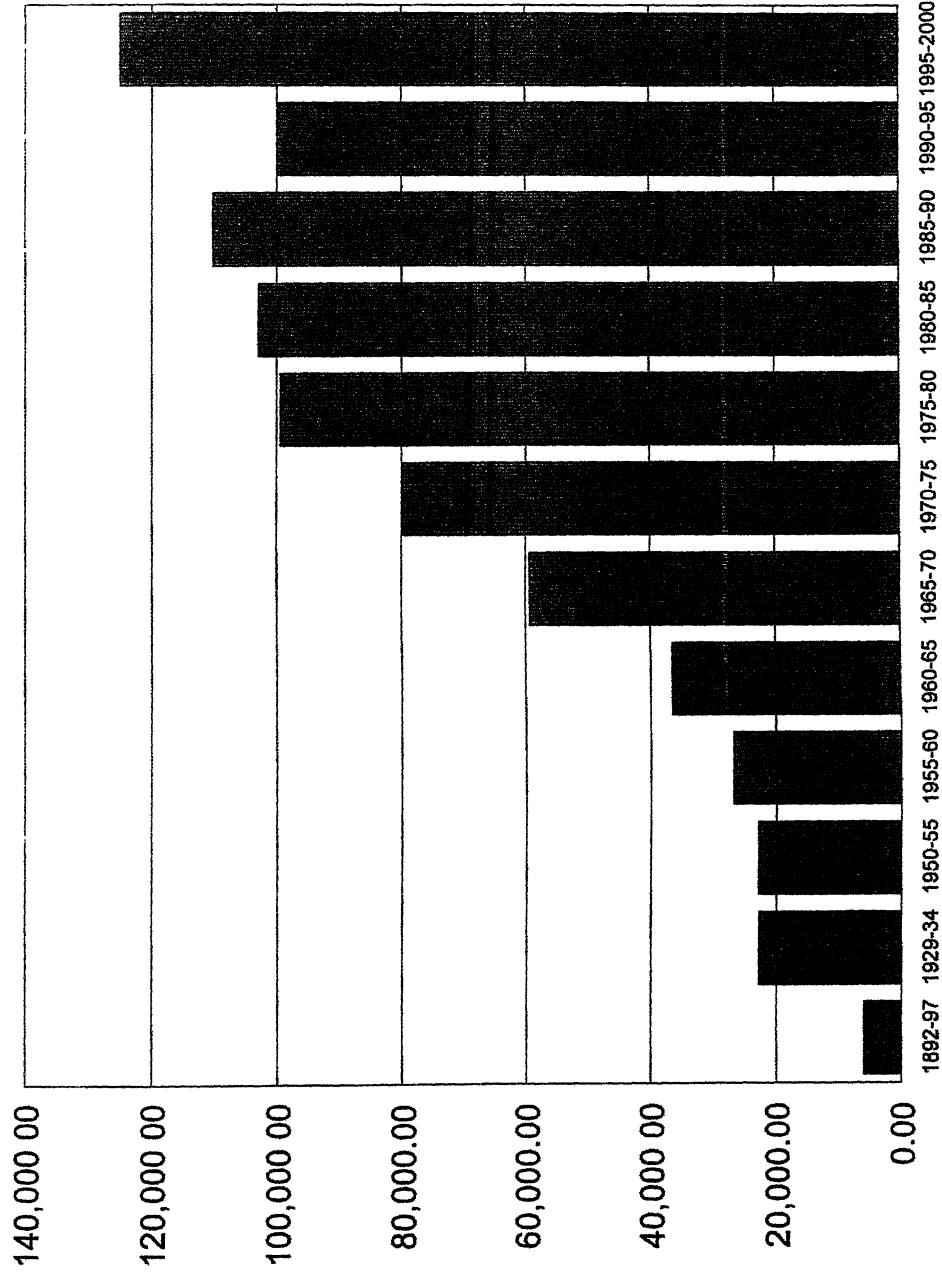
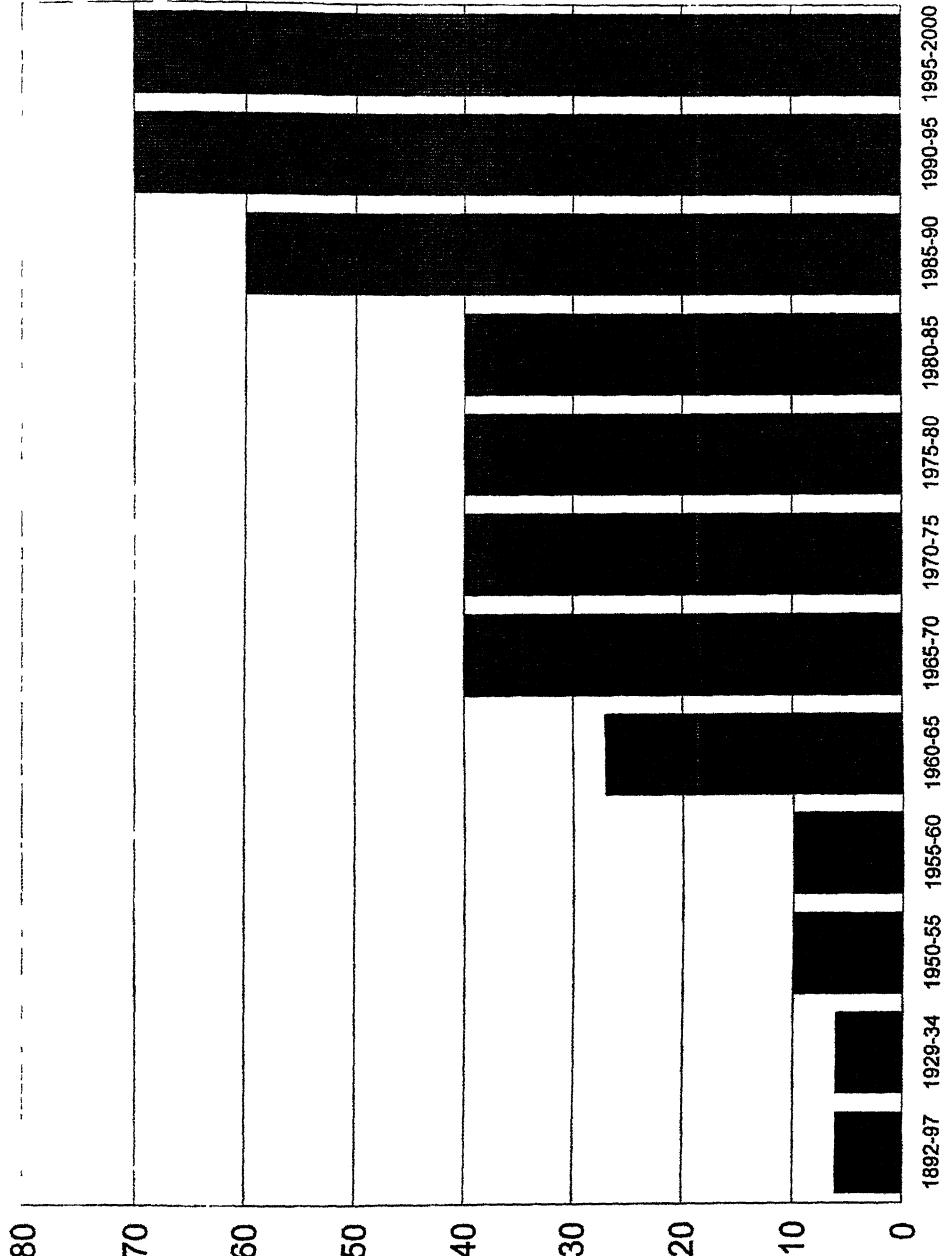
वनाने का कारखाना एव अनेक प्रकार के कार्यालय जिनमे मुख्यत इडियन टेलीफोन इडस्ट्री एव C O D है। इन मव के विकास के कारण इलाहाबाद के दक्षिणी क्षेत्र मे आवासीय क्षेत्र का विस्तार तीव्र गति से बढा विभिन्न प्रकार की कालोनियो के बनने, यातायात की सुविधा, पानी बिजली आदि के कारण इलाहाबाद के नैनी क्षेत्र मे जनसख्या का घनत्व काफी वढ़ गया है। इसी समय इलाहाबाद के आन्तरिक भागो मे जनसख्या का तीव्र गति से घनत्व वढ़ विशेप कर सी०वी०डी० एरिया मे जिसका मुख्य कारण रहा व्यवसाय।

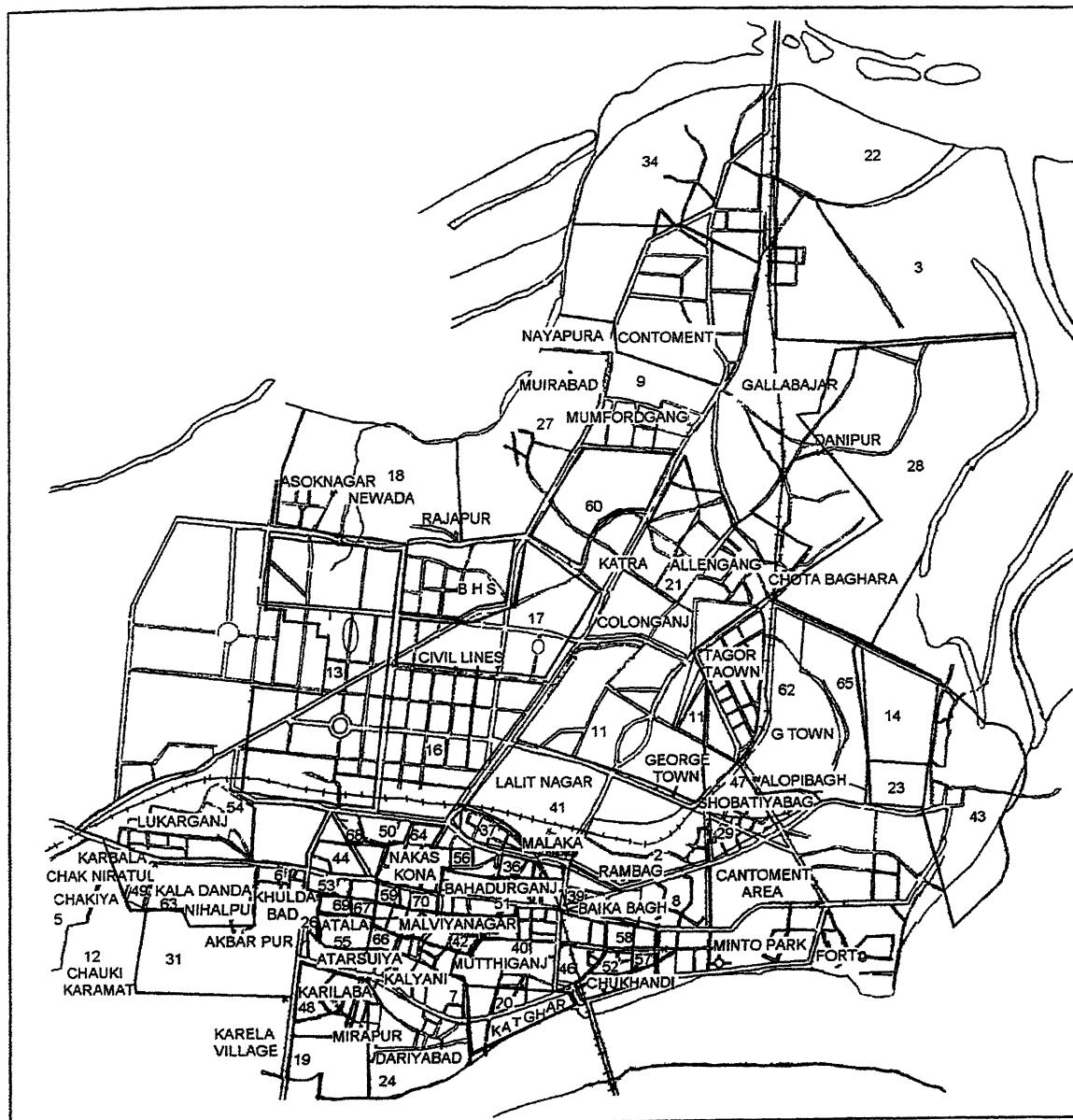
1985-90 मे वोर्ड की सख्या 40 से बढकर 60 हो गई एवं मकानो को संख्या 110278 हो गई इस वृद्धि का कारण रहा इलाहावाद मे शिक्षा का तीव्र गति से विकास विभिन्न स्थानो पर विद्यालय एवं महाविद्यालय का खुलना एव इलाहाबाद के पूर्वी क्षेत्रो मे मुख्यत झूँसी क्षेत्र मे आवास योजनाओं का आवटन इधर पश्चिमी क्षेत्र मे विभिन्न प्रकार की आवास योजनाओं के तहत कालोनियो का आवटन जिससे इन क्षेत्रो मे जनसख्या का जमाव बहुत ही अधिक हो गया। इन आवासीय योजनाओं के तहत शहर के भीतरी एव बाहरी भागो मे इतनी अधिक सख्या मे लोगो का घनत्व वढा कि 1990 एव 1995 के बीच इलाहाबाद नगर मे वार्डों की संख्या 70 हो गई एव मकानो की सख्या 1,00000 तक बढ गई फलत 1995 तक पूरे नगर मे लोगो का जमाव बहुत ही अधिक हो गया। नगर मे विभिन्न प्रकार की सुविधाये, व्यावसायिक क्षेत्रों का विकास तो बहुत ही तीव्र गति से हुआ। परिवहन एव यातायात की सुविधाओ ने तो और भी अधिक बढ़ावा दिया। यातायात के विकास के कारण नगर के एक छोर से दूसरी छोर तक कुछ ही मिनटो मे पहुँचा जा सकता है। परिणामस्वरूप पूरा नगर एक महत्वपूर्ण एव शहर मे परिवर्तित हो गया। शहर के आन्तरिक एव बाहरी भागो मे सडको के किनारे तरह-तरह के ऊँचे-ऊँचे मकान देखने को मिलते है। शहर के कुछ विशेष क्षेत्रो मे तो और भी अधिक विकास हुआ है जिनमे मुख्य है सिविल लाइन्स क्षेत्र, टैगोर टाउन, जार्जटाउन, प्रीतम नगर, अशोक नगर आदि।

व्यावसायिक क्षेत्रो मे मुख्यत· वैरहना, मुट्ठीगज, सूबेदारगज, चौक, कटरा, कोठापार्चा, हिम्मतगज, करेली, खुल्दावाद आदि क्षेत्र आते है यह शहर का आन्तरिक भाग है व्यावसायिक क्षेत्र होने के कारण जनसख्या बहुत अधिक पायी जाती है एव घनत्व भी बहुत अधिक है। इन क्षेत्रो मे शहर की बहुत बडी-बडी दुकानें है एव विभिन्न प्रकार के व्यावसायिक कार्य होते है। वर्तमान समय मे तो जनसख्या घनत्व के कारण आवासों की सख्या इतनी अधिक हो गई है कि पहले का आकडा एव वर्तमान का आकडा देखने से पता चलता है कि इन 60-70 सालो मे इलाहाबाद शहर कहॉ से कहॉ पहुँच गया। एक छोटा एव विरल सा क्षेत्र इतना बडा एव घना आकार का हो जायेगा। (चित्र सख्या 3 2) वर्तमान समय मे अर्थात् 1995 एव 2000 मे मकानों की सख्या 1,25,000 एवं वार्डो की सख्या 70 हो गई है कि (चित्र सख्या 3 1 एव 3 2 देखें)

इलाहाबाद शहर मे मकानो की सख्या
140,000 00
120,000 00
100,000 00
80,000.00
60,000.00
40,000 00
20,000.00
0.00
1892-97
1929-34
1950-55
1955-60
1960-65
1965-70
1970-75
1975-80
1980-85
1985-90
1990-95
1995-2000

मानचित्र सख्या 3 1

इलाहाबाद शहर मे वार्डो की सख्या
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1892-97
1929-34
1950-55
1955-60
1960-65
1965-70
1970-75
1975-80
1980-85
1985-90
1990-95
1995-2000

मानचित्र सख्या 3 2

इलाहाबाद शहर में वार्डों की स्थिति

Source Nagar Nigam
Traced by Hakim uddin and Mohi uddin Ahmed

मानचित्र संख्या 33

इलाहाबाद के वार्डो का विवरण

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहो की संख्या
1996-97	1	न्यू मार्केट बमरौली, लाल बिहारा, बिचले का पुरवा, गयासउद्दीनपुर, अवूबाकरपुर, मुडेरा वाजार, चक मुडेरा, अदिश कालोनी चक मुडेरा, अदिश कालोनी मुंडेरा, मगी हौली।	3467
	2	सुलेमसराय योजना, निर्बल आवास योजना सुलेमसराय, जयन्तीपुर, सुलेमसराय आवास योजना, एम०आई०जी० भोला का पुरा, एल०आई०जी० भोला का पूरा, एच०आई०जी० भोला का पूरा, भोला का पूरा, न्यू एम०आई०जी० सुलेमसराय।	5220
	3	करेली स्कीम, करेली गॉव, पूरा मदारी, बसेनुद्दीनपुर, बेनीगज, कर्बला, चकिया, चकनिरातुल, कसारी मसारी, ओम प्रकाश सभासद नगर (राजरूपपुर) जयरामपुर, सुबेदारगज।	13058
	4	लूकरगज, हिम्मतगज, कालाडाडा, भुसौलीटोला।	1990
	5	खुल्दाबाद, निहालपुर, खुशरूबाग रोड, बाबापुर, लीडर रोड।	1726
	6	सुल्तानपुर भावा, पूरामनोहर दास, नूरूल्ला रोड, तुलसीपुर, गगागज।	2977
	7	गाडीवान टोला, मिनहाजपुर, दोदीपुर दाराशाह अलीम, लीडर रोड (पार्ट) नूरूल्ला रोड।	1390
	8	शाहगज - सब्जीमण्डी, हमामनालबन्द टोला, ताजिया कला, शाहनूर अलीगज, पान दरीबा, जानसेनगज।	1685
	9	बक्शी बाजार, दायरा शाह उकल, कोल्हन टोला, याकत गज, कोजीगज, दायरा मो० शफी।	1070
	10	अटाला, बैगनटोला, गुलाबवाडी।	1118
	11	सदियापुर, मीरापुर, करेलावाग, सुल्तानपुर।	3258
	12	दरियाबाद।	2131
	13	मालवीय नगर	1389
	14	मुट्ठीगज, कटघर, बलुआघाट, दरियाबाद (समपार्ट), मालवीय नगर (पार्ट), महावीरन गली।	2519
	15	अतरसुइया, रानीमंडी, अखाडा, मानखा, खुशहाल पर्वत।	1963
	16	नकासकोना, थाना अहमदगज, चौक गगादास, सराय मीर खॉ, कोटसगरा टोला, सराय गढ़ी, ठठेरी बाजार।	1061

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहो की संख्या
	17	पानदरीबा (पार्ट) जानसेनगज पार्ट, सिरीसचन्द्र बासु रोड (पार्ट), जौहरी टोला ऊँचा श्यामदास, महाजनी टोला, चाहचन्द, बादशाही मडी (नरायनसिह नगर), के०पी० कक्कड रोड (पार्ट), हीवेट रोड (पार्ट)।	1332
	18	चक ऊँचा मडी, मीरगज, मोहत्सिमगज, त्रिपोलिया, के०पी० कक्कड रोड (पार्ट), हीवेट रोड (पार्ट), शिवचरन लाल रोड (पार्ट) सिरीसचन्द्र बासु रोड (पार्ट)।	1943
	19	बहादुरगज, कोठापार्चा, चारुचन्द्र, मित्रा रोड, शहरारा बाग, के०ई० कक्कड़ रोड (पार्ट), शिवचरन लाल रोड, गोसाई टोला, लकपत राय लेन।	1610
	20	मुट्ठीगज	1413
	21	वैहराना, क्रास्थवेट रोड, ईदगाह, लाउदर रोड, रामबाग, मलाकराज, आजाद स्कायर, नार्थ मलाका।	2245
	22	हेग्सिटन रोड, सरोजनी नायडू मार्ग, आकलैड रोड, ड्रमन रोड, पी०डी० टण्डन रोड, महात्मा गॉधी मार्ग, नवाव यूसुफ रोड, म्योर रोड, नैपियर रोड।	625
	23	स्ट्रेची रोड, तेज बहादुर सप्रू रोड, कालविन रोड, क्लाइव रोड, लायल रोड, सरदार पटेल मार्ग, लाल बहादुर शास्त्री मार्ग, स्टैनली रोड, एम०जी० मार्ग पार्ट, पी०डी०टण्डन मार्ग, ताराचन्द्र मार्ग, दयानन्द मार्ग, कपूर रोड, कमला नेहरू रोड, बदलपुर, नवाव युसुफ रोड (पार्ट)	1215
	24.		3893
	25	स्टैनली रोड (पार्ट), जहूर मास्टर रोड, म्योर रोड (पार्ट), द्वारिका प्रसाद रोड, फकीरेगज, मिशन रोड, म्योर रोड (पार्ट), नया कटरा, कटरा स्कीम, बी०के० वनर्जी मार्ग।	1293
	26	कर्नलगज, डा० पन्नालाल रोड, दरभगा, थार्नहिल रोड (पार्ट), मोतीलाल नेहरू रोड पार्ट, सी०वाई० चिन्तामणि रोड (पार्ट), लाउदर रोड (पार्ट)।	1644
	27	भक्तियारी, कटरा।	1662
	28	नयापूरा निकौली, म्योराबाद, ममफोर्डगज हाउसिग रोड, स्टैनली रोड (पार्ट), लाजपत राय रोड, रायबहादुर रामचरन रोड, लाला राम नारायन लाल रोड।	2755
	29	तेलियरगज, रसूलाबाद, जोधवल, मेहदौरी हाउसिग स्कीम, ABC, आवटन योजना एवम् कालोनी, एच०आई०जी०, एल०आई०जी०, एम०आई०जी०, एच०आई०जी० रसूलाबाद, शिवकुटी, गडेरियन का पूरा, शिलाखाना।	5713
	30	सरायलाला, स्वराज नगर, पूरा गडेरिया, बघाड़ा, सदियाबाद, चांदपुर सलोरी, सलोरी, गोविन्दपुर, चिल्ला, भुलई का पुरवा, शुतुरखाना।	7115
	31	दारागंज, बक्शीखुर्द, कला।	2878

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहो की संख्या
	32	वाघम्वरी गद्दी, पूरा पडाइन, मोरी, मीरा गली दारा। 1 से 376 दारागज का कुछ हिस्सा।	2491
	33	अल्लापुर, पूरा दलेल, अलोपीवाग, वाघम्बरी हाउसिग स्कीम, सोहवतिया वाग, मटियारा, डडिया।	5513
	34	टैगोर टाउन, फतेहपुर विछुवा, एलनगज, चर्चलेन, जवाहरलाल नेहरू रोड, मोतीलाल नेहरू रोड, मदनमोहन मालवीय रोड, वन्द रोड, सर पी०सी० वनर्जी मार्ग।	2040
	35	तुलाराम वाग, मधवापुर, न्यू लसकर लाइन, ओल्ड लस्कर लाइन, लाउदर रोड, अमर नाथ झा मार्ग, सी०वाई० चिन्तामणि मार्ग (पार्ट), मदन मोहन मालवीय रोड (पार्ट), महात्मा गॉधी मार्ग, सोहबतिया मार्ग, 626 से अन्त तक (मकानो की संख्या), लिडिल रोड।	2496
	36	नयी बस्ती, कीडगज, वाई का वाग, तलाव नवल राय।	1769
	37	खलासी लाइन कीडगज, पूरा वन्दी।	1348
	38	चौखडी कीडगंज एवम् पूरा डाकू।	1373
	39	चक रघुनाथ, चक फौजुल्ला, महेवापट्टी, उपरहार, अभय चादपुर, चकलाल मोहम्मदपुर, इन्दललाल पुर चक, महेवा पूर्वी, चकदोदी।	4007
	40	काजीपुर 211 से अन्त तक, पूरा फतेह मोहम्मद, नैनी, नैनी ददरी, न्यू मार्केट, महापालिका खरकौनी, दक्षिणी लोकपुर, चक रघुनाथ, चक दाउद, चक भटाई, जहांगीरा बाद, माधोपुर, भट्टा, दाउदनगर एवम लोकपुर।	4060

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहो की संख्या
1892-1897	(1)	एलवई रोड, वैकरोड, बेली रोड, बन्दरोड, कचेहरी रोड, क्लबरोड, कानपुर रोड, सिटी रोड, सिमेट्री रोड, चर्च रोड, कैनिग रोड, कोपर रोड, क्लाइव रोड।	407
	(2)	कटरा, कर्नलगज।	1324
	(3)	वहादुरगज चौक, मोहत्सिमगज, शाहगज, शहराराबाग, नूर अलीगज, नालबन्द टोला, गढ़ी, दोदीपुर, गाडीवान टोला, सराय खुल्दावाद, बदलेपुर, छीटपुर, सरायगढ़ी, नखासकोना, मिन्हाजपुर, शुरुजकुड, भावापुर, गुरुशाह रोड।	
	(4)	बहादुरगज, सराय मीर खॉ, ऊँचा रायगगा प्रसाद खुलहाल पर्वत, अखाडा मानखॉ, गुजराती मुहल्ला, मीरगज, चौक गंगादास, रानी मण्डी, याकूबगज, चौक वजाजा, कोलहान टोला, अटाला, सराय खुल्दाबाद, काजीगज, कोत्तग्रह टोला।	1820
	(5)	कोठापार्चा, बहादुरगज, मुट्ठीगज, कटघर, खलासीलेन, पूरा डाकू, पूला वल्दी, चौखण्डी, वलुआघाट, नई वस्ती, बाजार कीटगंज।	
	(6)	मोरी, मीरागली, दारागंज, वक्शीखुर्द, वख्शी कला।	2394
1929-1934	(1)	मिशन रोड, मिन्टो रोड, म्योर रोड, पार्क रोड, पायनियर रोड, प्रयाग स्ट्रीट, प्रयाग स्टेशन, क्वीन रोड, स्टैनली रोड, साउथ रोड, स्ट्रेची रोड, थार्नहिल रोड, न्यू कटर, नेपियर रोड, अलबर्ट रोड, वन्दरोड, बेलीरोड, A-बेली रोड, B-वेली रोड, C-बेली रोड, D-शेड वन्द रोड, राम रोड, करन रोड, चर्च रोड, कचेहरी रोड, सिटी रोड, कैनिग रोड, लायल रोड, सिमेन्ट्री रोड, चर्च रोड, क्लब रोड, कानपुर रोड, कापर रोड, सरकुलर रोड, कालविन रोड, ड्रमन्ड रोड, एलगिन रोड, एडमान्सन रोड, हेस्टिंग्टन रोड, कटरा रोड, [illegible] (लीडर रोड) लाउदर रोड, लायलरोड, लाउदर रोड।	768
	(2)		
	खण्ड - I	वख्तयारी, फकीरेगज, कटरा।	
	खण्ड II	कटरा, कर्नलगज, मऊसरैया।	4791
	खण्ड III	सिलाखाना, सरायलाला, पूरा गडरिया, शिवकोटी, चिल्ला, गोविन्दपुर, सलोरी, चॉदपुर सलोरी, करनपुर, एलनगज।	
	खण्ड IV	एलनगंज, बघाडा, सदियाबाद, ढरहरिया, बाग बाबा शीतलदास, मम्फोर्डगज।	

खण्ड V	कर्नलगज, राजापुर, बेली, चादमारी।	
खण्ड VI	म्योराबाद, इसाईबस्ती, नयापूरा, रसूलावाद, मेहदौरी, जोधवल, तेलियरगज	

वार्ड (3)		
खण्ड I	शहरारावाग, मलाका, बादशाही मण्डी, महाजनी टोला, शाहचन्द।	4483
खण्ड II	चाहचन्द्र, मीरगज, पानदरीबा, जौहरी टोला, ट्रिपौलिया, चक, कूचा शामदास, कोठापार्चा, बहादुरगज।	
खण्ड III	बहादुरगज, वदलेपुर, सिटी रोड, ताजिया कला, जानसेनगज, चौक, ठठेरी बाजार, हम्माम, सब्जी मण्डी, शाहगज।	
खण्ड IV	हैविट रोड, शिवचरन लाल रोड, क्रास्थवेट रोड, लखपत राय, लाउदर रोड, डी० रोड, मोहत्सिमगज।	
खण्ड V	दायरा शाह मो० अलीम, दोदीपुर, गढी, नालबन्द, गाड़ीवान टोला, मिनहाजपुर, सराय खुल्दाबाद, भावापुर।	
खण्ड VI	लूकरगज, गोसाई टोला।	
खण्ड VII	शाहगज, नखासकोना, सरायगढ़ी, नूरअलीगज।	

वार्ड (4)		
खण्ड I	दरियाबाद, मीरापुर, अटाला।	
खण्ड II	बहादुरगज, ऊँचामण्डी, सरायमीर खॉ, मीरगज, अहियापुर।	7833
खण्ड III	रानीमण्डी, गुजराती, मोहल्ला, कोफ्तगरा टोला, टायरा, शाह गुलाम अली, अतरसुइया, वैदन टोला, कोचलहन टोला।	
खण्ड IV	चौक गंगादास, चौक, बजाजा, अखाडीमान खॉ, खुशहाल पर्वत, कूँचाराय, गंगा प्रसाद, रानी मण्डी।	
खण्ड V	अटाला, पूरा मनोहर दास, गगागज, भावापुर, निहालपुर, सदियापुर, रसूलपुर, तुलसीपुर।	
खण्ड VI	कोलहन टोला, दायरा शाह अजमल, याकूतगज, अहमदगंज, दायरा मो० शफी, काजीगंज, नखासकोना, बख्सी बाजार।	
खण्ड VII	अहियापुर, चौक गंगा दास।	
खण्ड VIII	बख्सी बाजार, सुल्तानपुर, खुल्दाबाद, सराय खुल्दाबाद, हिम्मदगज, नई बस्ती, भुसौली टोला, दरियावाद।	
खण्ड IX	तुलसीपुर, काला डांडा, करैलाबाग, करैली, चकनिरातुल, चकिया।	

खण्ड X चकिया, राजरूपपुर, करबला, वेनीगज, कसारी मसारी, चौकी करामत, पूरा मदारी, एनेउद्दीनपुर।

वार्ड (5)

खण्ड I वैरहना, तालाब नवसराय, मलाका, ईदगाह, रामबाग। 2181

खण्ड II चौखण्डी, पूरा बल्दी, पूरा ढाकू, खलासी लेन।

खण्ड III बागवाई, कोठापार्चा, बहादुरगज, कटघर, वलुआघाट, मुट्ठीगज।

खण्ड IV खलानी, बाजार कीटगज, वैरहना।

वार्ड (6)

खण्ड I दारागज, वख्शी खुर्द। 2730

खण्ड II बख्शी खुर्द, बख्शीकला, पूरा पडाइन, मटियारा, अलोपीबाग, फतेपुर विछुवा।

खण्ड III हाशिमपुर, मधवापुर, सोहवतिया वाग, अल्लापुर, कैनिगरोड, फोर्ट रोड, हेमेलटन रोड, लाउदर रोड, सोहबतिया बाग रोड, एफ रोड, लिडिल रोड, मालवीय रोड।

खण्ड IV मोरी, मीरागली, दारागज।

1955 - 60 वार्ड (1) **1304**

खण्ड I वी० बेली रोड, सी० बेली रोड, वेली एवेन्यु, लाजपत राय रोड, न्यू कटरा, रायवहादुर, राम चरन दास रोड, नया कटरा, मम्फोर्डगज, मम्फोर्डगज हा० स्कीम, चानमारी, म्योराबाद, नयापूरा, निकौली।

खण्ड II राजापुर, नेवादा, मऊसरैया, मम्फोर्डगज हाउसिग स्कीम।

वार्ड (2) **701**

खण्ड I एलगिन रोड, एडमान्सटन रोड, थार्नहिल रोड, कस्तूरबा गॉधी मार्ग, म्यो रोड, म्योर रोड, मिशन रोड, स्टैनली रोड, सी०वाई० चिन्तामणि रोड, डा० पन्नालाल रोड, लाउदर रोड, दरभगा, लाउदर रोड नार्थ, श्री गगा नाथ झा रोड।

खण्ड II कर्नलगज, बागबाबा, शीतलदास, कमल नेहरू रोड, कैनिग रोड, सुन्दरलाल हास्टल, म्योर हास्टल, मोतीलाल नेहरू रोड।

वार्ड (3)		3211
खण्ड I	शिवकुटी महादेव, पी०सी० वनर्जी रोड, रामप्रिय रोड, हाजिमपुर, जवाहरलाल, सदियाबाद, प्रयाग स्टेशन, बन्दरोड, नक्स रोड, चर्चलेन, फतेहपुर विछुवा, टैगोर टाउन, जार्जटाउन, कैनिग रोड।	
खण्ड II	हेम्लटन रोड, थार्नहिल रोड, करनपुर, मोतीलाल नेहरू रोड, लाउदर रोड, अलिफ रोड, लिडिल रोड, मदनलाल रोड, सी०वाई० चिन्तामणि रोड, रसूलाबाद, मेहदौरी।	
खण्ड III	नयापुरा निकौली, वेली, राजापुर।	
खण्ड IV	सराय, पूरा गडेरिया, गोविन्दपुर, चिल्ला, सलोरी, चादपुर सलोरी, ठरहरिया, वघाडा।	
खण्ड V	एलनगज, हासिमपुर, जोधवल, तेलियरगज, शिलाखाना, सराय लाला।	

वार्ड (4)		2193
खण्ड I	कूचा श्यामदास, चाहचन्द, गॉधी मार्ग, कमला नेहरू रोड।	
खण्ड II	त्रिपोलिया, महाजनी टोला, मीरगज, पान दरीवा, आजाद स्कायर।	
खण्ड III	नार्थ मलाका, जानसेनगंज, चौक, वादशाही गज।	
खण्ड IV	हैविट रोड, शिवचरन लाल रोड, लखपत राय लेन, क्रास्थवेट रोड, चारुचन्द्र, कामता प्रसाद।	
खण्ड V	मोहत्सिमगज, शहरारा बाग, वदलपुर, लीडर रोड।	

1955-60 वार्ड (5)		2057
खण्ड I	लूकरगज, भावापुर, खुशरूवाग।	
खण्ड II	लीडर रोड, दोदीपुर, गाडीवान टोला, नूरउल्ला रोड, सराय खुल्दाबाद।	
खण्ड III	ठठेरी बाजार, हम्माम, सब्जी मण्डी, चौक, पान दरीबा, ताजिया कला, जानसेनगज।	
खण्ड IV	शाहगज, नखासकोना।	
खण्ड V	सरायगढ़ी, नूरअलीगज, नालबन्द टोला, दाराशाह, अजमल, गढ़ी, मिनहाजपुर, नूर अलीगज।	

वार्ड (6)		2647
खण्ड I	निहालपुर, सुल्तानपुर,पूरा मनोहर दास, गंगागज	

खण्ड II कसारी-मसारी, राजरूपपुर, चकनिरातुल चकिया, करबला, काला डाडा

खण्ड III करैली, चौकी करामत, एनेउद्दीनपुर करैलाबाग, पूरा मदारी, सदियापुर, रसूलपुर तुलसीपुर

खण्ड IV वेनीगज, हिम्मतगज, भुसौली तोला भावापुर, पूरामनोहर दास, करैली।

वार्ड (7)	1983

खण्ड I सुल्तानपुर, नूरउल्लारोड

खण्ड II तुलसीपुर

खण्ड III नकासकोना, कोफतरगाटोला अतर सुइया

खण्ड IV अटाला, खुल्दावाद, सराय, भुसौलीटोला

खण्ड V अहमदगज, बख्शी बाजार, गुलाव वाडी, अटाला

वार्ड (8)	2820

खण्ड I चौक गगादास, अरबाडा मान खां, गुजराती मोहल्ला, कूचाराय गंगा प्रसाद अहियापुर

खण्ड II अहियापुर, खुशहाल पर्वत

खण्ड III अतरसुइया, बदैन टोला, कोइलहनटोला दायरा शाह गुलाम अली, दायराशाह मो० शफी, दयरामाद अजमल, याकूतगज, कालीगज

खण्ड IV दरियाबाद

खण्ड V दरियाबाद, मीरापुर, अतरसुइया, रानीमण्डी

वार्ड (9)	2892

खण्ड I कोठापार्चा, बहादुरगज, कटघर, नलुआघाट

खण्ड II कोठापार्चा, बहादुरगज, गोसाई टोला, चक श्रीचन्द बासूरोड, जौहरी टोला

खण्ड III महाबीरन गली, मुट्ठीगज

खण्ड IV मुट्ठीगंज

वार्ड (10)	2936

खण्ड I खलासी लाइन

खण्ड II बाजार कीडगंज

खण्ड III तालाब नवलराय, बैरहना, मलाका, रामबाग, ईदगाह

खण्ड IV महात्मा गॉधी मार्ग, लाउदर रोड, पूरा ढाकू, पूरा बल्दी, चौखण्डी

खण्ड V नई बस्ती, वाग बाई

1960-65 वार्ड (1)		329
खण्ड I	नार्थमलाका, ताजिया कला, बदलेपुर नदिन रेलवे एरिया, लायल रोड, नवाव युसुफ, कमला नेहरू रोड, हेसटिंगरोड सरोजनी नायडू रोड, स्ट्रेची रोड कूपर रोड, क्लाइव रोड, पी०डी०टन्डन रोड, ड्रमन रोड, कालविन रोड, सरदार पटेल मार्ग, महात्मा गॉधी स्टैनली रोड	
वार्ड (2)		316
खण्ड II	रडमान्सटन रोड, एलगिन रोड, थार्नहिल रोड, आकलैग रोड, सरोजनी नायडू मार्ग स्ट्रेची रोड, लायल रोड, तेजबहादुर रोड एन०के० मुखर्जी रोड, कमला नेहरू, मिन्टो रोड, कूपर रोड, ड्रमन रोड कालविन रोड, पुरूषोत्तम टन्डन रोड, क्लाइव रोड, महात्मा गॉधी मार्ग नेपियर रोड, म्योरोड, सरदार पटेल मार्ग, स्टैनली रोड, हेस्गिटन रोड म्योर	
वार्ड (3)		1716
खण्ड I	नेवादा, नयापूरा निकौली, म्योराबाद, म्योर रोड, मिन्टोरोड, स्टैनली रोड, कस्तूरबा गॉधी मार्ग, सरकुलर रोड, ड्रमन्ड रोड, हेस्गिट रोड	
खण्ड II	मऊ सरैया, बेली, राजापुर	
वार्ड (4)		794
खण्ड IV	नया कटरा, लाजपत राय रोड, न्यूकटरा वी-रोड बेली रोड (शाखा) सी-रोड ए०रोड, नटुक कृष्ण बनर्जी रोड, जौहर मास्टर रोड, ममफोर्डगंज रायबहादुर वहादुर चरन दास रोड, मास्टर द्वारका प्रसाद रोड, बेली एवेन्द, लाला राम नरायन राय रोड, स्टैनली रोड, म्योर रोड, मिशन रोड कस्तूरबा गॉधी मार्ग	
वार्ड (5)		1405
खण्ड I	वख्यितारी, फकीरागज, कटरा	
खण्ड II	कटरा, मिशन रोड, कस्तूरा गॉधी मार्ग	
वार्ड (6)		201
खण्ड I	दरभगा, कौसिल कम्पाउन्ड, डा०पन्ना लाल रोड, सी०वाई चिन्तामणि रोड, लाला राम नारायन रोड, डा० गंगा नाथ झा रोड, मोती लाल नेहरू रोड, कमला नेहरू रोड, नार्थहिल रोड, कैनिग रोड	
खण्ड II	कर्नलगंज, बाबा बाग शीतल दास, लाउदर रोड	

वार्ड (7)		2411
खण्ड I2	सलोरी, सदियाबाद, शुतुर्रखाना	
खण्ड II	फाफामऊ ग्राम, फाफामऊ बाजार	
खण्ड III	शिवकुटी महादेव, सराय लाला, तेलियरगज, चॉदपुर सलौरी, सिलाखाना	
खण्ड IV	जोधवल, मेहदौरी, गोविन्दपुर, पूरा गडेरिया, रसूलाबाद, चिल्ला, भुलई का पूरा	
वार्ड (8)		1303
खण्ड I	बन्घरोड, पी०डी० बनर्जीरोड, एलनगज, हाशिमपुर, चर्चरोड, मोतीलाल नेहरू रोड, जवाहर लाल नेहरू रोड, लिडिल रोड, ए रोड लिडिल रोड, प० मदन मोहन मालवीय रोड, हेमिल्टन रोड, महात्मा गॉधी रोड, थार्नहिल रोड, सी०वाई चिन्तामणि रोड लाउदर रोड	
खण्ड II	बघाडा, ढरहरिया, कटनपुर, हाशिमपुर प्रयाग स्टेशन रोड, नकसलरोड, रामप्रिया रोड, फतेहपुर बिहुवा, टैगोर टाऊन	
वार्ड (9)		1228
खण्ड I	मुहतसिमगज, शहरारा वाग, आजाद स्कलयर	
खण्ड II	गोसाई टोला, चाहचन्दमित्रा रोड, क्रास्थवेट रोड, लाउदर रोड, हेविटरोड, शिवचरन लाला रोड, ईदगाह	
वार्ड (10)		1647
खण्ड I	बहादुर गज	
खण्ड II	लखपत राय रोड, कामता प्रसाद कक्ड रोड गिरीश चन्द्र, वासूरोड, कोणापार्या मीरगज, चक	
वार्ड (11)		1243
खण्ड I	ट्रिपोलिया, जौहरी टोला, महाजनी टोला कूंचा श्याम दास, चाहयन्द, जानसेनगज, पान दरीबा, चौक	
खण्ड II	बादशाही मन्डी, लीडर रोड	
वार्ड (12)		1320
खण्ड I	शाहगज, लीडर रोड	
खण्ड II	ठठेरी बाजार, हम्माम, नालबन्द टोला नूरअली गंज, सब्जी मण्डी, गढी	

वार्ड (13)		1339
खण्ड I	गाडीवान टोला, अहमदगज, नखासकोना कोफ्तगरा टोला, याकूतगज, दायरा मो० शफी, दायरा मो० अलीम नूरउल्ला रोड, कोतवाली लीडर रोड	
खण्ड II	गढ़ी, मिनहाजपुर, दोदीपुर, गाडीवान टोला	

वार्ड (14)		1079
खण्ड I	लूकर गज, खुशरूवाग, लीडर गेड	
खण्ड II	खुल्दाबाद, गगागज, निहालपुर, मराय खुल्दाबाद भावापुर, नुरउल्ला रोड	

वार्ड (15)		2683
खण्ड I	चक मुडेरा, अछूत कालोनी चक मुडेरा पेगहठ, चक पोगहठ, न्यूमार्केट, वम्हरौली मोनारकपुर कोटवा, लाल बिहारा, स्वादिया अछूद कालोनी मोहम्मदपुर, ताडबाग, उमरपुर नीवा, रमन का पुरबा, भोला का पुरवा, नगी हौली	
खण्ड II	धूमनगज, जयन्तीपुर, हरवारा	
खण्ड III	कधईपुर, मीरापट्टी, अबूवकट पुर, गयास उद्दीनपुर	
खण्ड IV	सुलेमसराय	

वार्ड (16)		946
खण्ड I	भुसौली टोला	
खण्ड II	सुबेदारगज, कसारी भसारी, कालनडान्डा चौक करामत, ऐनउद्दीनपुर, पूरामदारी हिम्मतगंज	

वार्ड (17)		1646
खण्ड I	रसूल, करैली बाग, सदियाबद	
खण्ड II	तुलसी पुर	
खण्ड III	नूरुल्लापुर	

वार्ड (18)		1200
खण्ड I	काजीगज, कोचलहन टोला वैदन टोला, दायरा शाह, अजमल बख्शी बाजार	
खण्ड II	गुलाब बाडी, अटाला, नूरउल्लारोड	

वार्ड (19)		1773
खण्ड I	खुशहाल पर्वत, दायर शाह गुलाम अली	
खण्ड II	अतरसुइया	
खण्ड III	गनीमडी, बजाजा, चौक गगादास, गुजराती मुहल्ला, अरवाडा मानसिह कूया राय गगा प्रसाद	
वार्ड (20)		**1514**
खण्ड I	मीरापुर	
खण्ड II	दरियाबाद	
वार्ड (21)		**1646**
खण्ड I	ऊचा मडी, मालवीय नगर	
खण्ड II	मघमना मालवीय नगर, सराय मीर खॉ	
वार्ड (22)		**1107**
खण्ड I	महावीर गली, मुट्ठीगज	
खण्ड II	मुट्ठीगज	
वार्ड (23)		**1967**
खण्ड I	पूरावल्दी, नई बस्ती	
खण्ड II	चौखण्डी	
खण्ड III	पूरा ठाकू, खलासी लाइन	
वार्ड (24)		**1370**
खण्ड I	बैरहना, मलाका, तलाब नक्लराय वाई का बाग	
खण्ड II	कृष्ण नगर, राम बाग	
वार्ड (25)		**1228**
खण्ड I	सोहवतिया बाग, ओल्ड लस्कर लाइन	
खण्ड II	पूरा दलेस, न्यूलस्कर लाइन, मधवापुर, तुलारामवाग	

वार्ड (26)		1436
खण्ड I	दारागज	
खण्ड II	मोरी, मीरागली, बसकी कला	

वार्ड (27)		1778
खण्ड I	दारागज	
खण्ड II	चक लाल मोहम्मद, खरकौनी माधोपट्टी चक रघुनाथ	
खण्ड III	जहागीराबाद, माधोपुर, जेल आराजी दक्षिण लोकपुर, महेवा पट्टी, चक भटाई न्यू कालोनी, अभय चॉदपुर	
खण्ड IV	लोकपुर, पूरा फतेह मुहम्मद चक कटाई, नैनी दहरो न्यू मार्केट काजीपुर, दाफूद नगर, चक दाउद नगर	

1965-70 वार्ड (1)		1610
खण्ड I	नीम सराय, बेगम सराय, निचले का पुरवा, आवूबकर पुर, ग्यास उद्दीनपुर	
खण्ड II	अछूट कालोनी, चक मुडेरा, अछूत कालोनी चक मुडेरा, न्यू मार्केट बमरौली, मुबारक पुर, कटवा, मगी हौली, मुडेरा ग्राम लाल बिहारा, चक मुडेरा, कन्धईपुर मीप पढरी	

वार्ड (2)		336
	भोला का पुरवा, जयन्तीपुर	

वार्ड (3)		7484
खण्ड I	चकिया, करैली, चकीनरातुल, राजरूपपुर, करबला, दीनीगज	
खण्ड II	कला मे मरुनी, सुबेदारगंज, पूरा मदारी, चौकी करामत, ऐनउद्दीनपुर जैरामपुर, करैली स्कीम	

वार्ड (4)		935
	लूकरगंज, हिम्मतगंज, भुसौली टोला, कला डांडा	

वार्ड (5)		749
	लीडर रोड, खम्मजामरोड, खुल्दावाद सराय खुल्दाबाद, निहालपुर भावपुर	

इलाहाबाद का विकास

1857 ई० के स्वतत्रता सग्राम मे इलाहाबाद का स्थान सबसे आगे रहा। भारतीय स्वतत्रता मे भी इलाहाबाद का नाम स्व० मर्व श्री पुरूषोत्तम दास टडन, मोती लाल नेहरू, जवाहर लाल नेहरू और मदन मोहन मालवीय के नेतृत्व मे ऊँचा रहा। इस नगर ने हमारे देश को तीन प्रधान मत्री दिये है।

स्वतत्रता के वाद नगर का तेजी से विकास हुआ म्युनिसिपल बोर्ड का दर्जा वढाकर नगर निगम कर दिया। इलाहाबाद की जनसख्या जो 1901 मे 1 72 लाख थी, 1981 की जनगणना मे 6 50 लाख थी और इस समय लगभग 7 1 लाख से अधिक है।

इलाहाबाद मे महायोजना के कार्यान्वयन तथा महापालिका क्षेत्र से 8 किमी० तक की सीमा क्षेत्र के सर्वांगीण विकास हेतु 1974 मे इलाहावाद विकास प्राधिकरण का गठन किया गया था। 1974 से 1991 तक की अवधि के लिए तैयार की गयी महायोजना मे इलाहाबाद नगर क्षेत्र के भविष्य की आवश्यकताओं भू-उपयोगो को दृष्टिगत रखते हुए तैयार किया गया है। इस महायोजना के अन्तर्गत 12 67 लाख जनसंख्या तथा 48,673 एकड भूमि के विकास व भू-उपयोग की योजना बनायी गयी है। 1974 से इलाहाबाद के आवासीय, वाणिज्य, मनोरजन आदि सुविधाओं को उपलव्ध कराने हेतु भूमि अधिग्रहण करने के पश्चात् स्वय भूमि का विकास करते हुए अन्य संगठन को विकास की सुविधाये उपलब्ध कराने हेतु नगर के नियोजित विकास मे लगा हुआ है।

स्थापना एवं गठन

इलाहावाद विकास प्राधिकरण का गठन उ०प्र० नगर नियोजन एवं विकास अधिनियम 1973 की धारा 4 के अन्तर्गत शासन विज्ञाप्ति दिनॉक 19 अगस्त, 1947 द्वारा दिनॉक 20 अगस्त 1974 को हुआ। उक्त अधिनियम की धारा 5 के अन्तर्गत शासन की विज्ञप्ति दिनॉक 19 अगस्त 1974 के अनुसार महापालिका की सीमा से 8कि०मी० वाहर तक विकास क्षेत्र घोषित किया गया है। विकास क्षेत्र मे महापालिका क्षेत्र के अतिरिक्त तहसील चायल, करछना एव सोराव के 58 ग्राम शामिल है। इस समय इलाहाबाद विकास प्राधिकरण में कुल 270 नियमित कर्मचारी/ अधिकारी कार्यरत है। जिसमे अनुसूचित जाति के सदस्यो की सख्या 24 है।

विकास प्राधिकरण की विभिन्न योजनायें

1. साउथ हाउसिंग आवास योजनाः—इस योजना मे 154 एकड भूमि है, जो पूर्ण रूप से विकसित की जा चुकी है। इस योजना में विभिन्न आय वर्ग के 206 भूखण्ड आवटित किये गये है तथा अल्प आय वर्ग के 46 भवन, निर्बल आय वर्ग के, स्लम क्लियरेन्स योजना के अन्तर्गत 120 भवन गुलाब बाडी में तथा अनुसूचित जाति के व्यक्तियो के लिए 24 भवन सुल्तानपुर भावा मे निर्मित करके आवटित किये गये है।

2. अलोपीबाग आवास योजनाः--इस योजना का क्षेत्रफल 27 एकड है। जिसमे 170 विकसित भूखण्ड, अल्प आय वर्ग के 53 भवन, 14 दुकानो तथा 4 स्कूटर गैरेज निर्मित कर आवटित किये गये है।

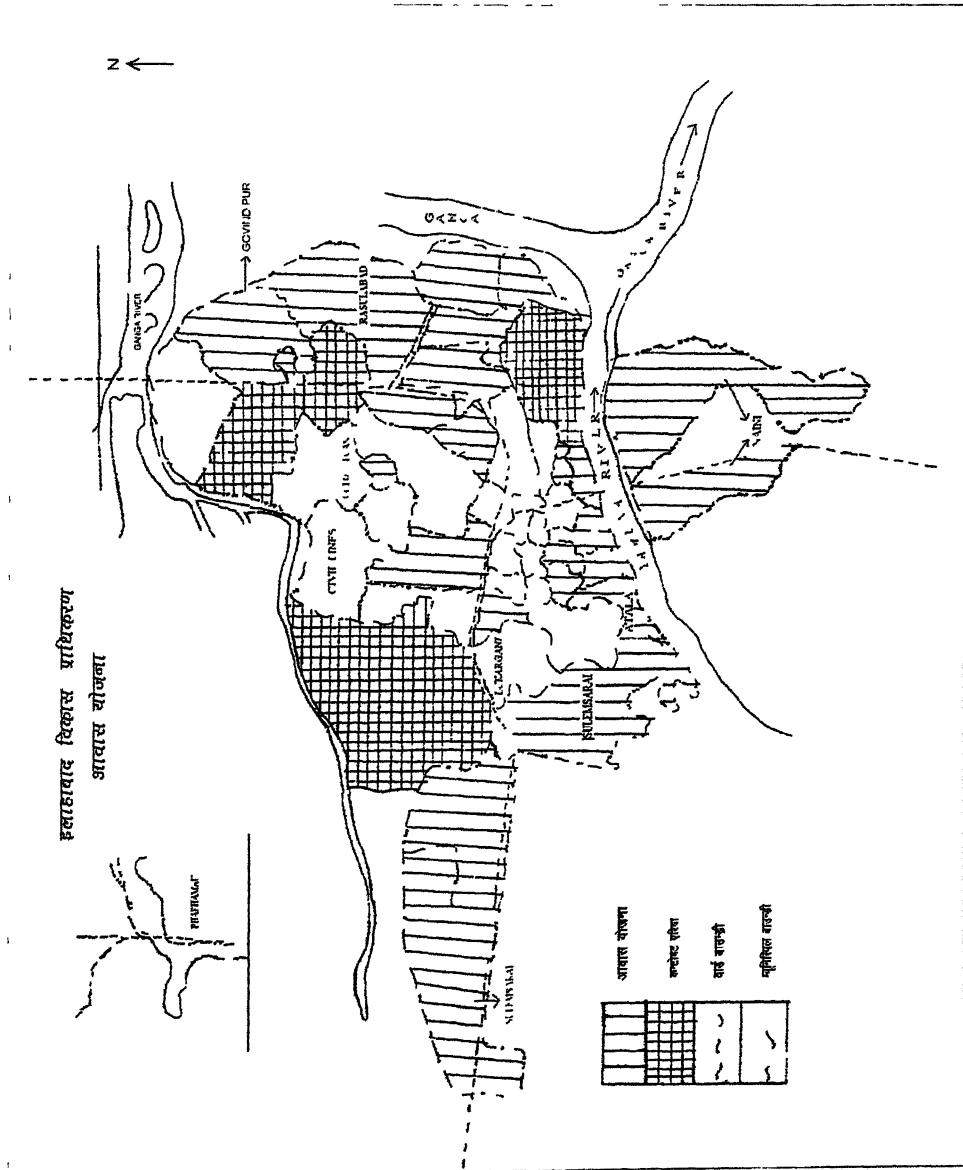
3. बाघम्बरी योजनाः--इस योजना मे 107 एकड भूमि अध्याप्ति की गयी है। योजना मे अब तक 577 भूखण्ड विकसित कर के आवटित किये गये है। अध्यारित भूमि मे 22 एकड पर अनधिकृत कब्जा करके भवन निर्मित किये गये है, जिनके सवध मे प्रकरण निर्णय हेतु शासन स्तर तथा विचारधीर है। इस योजना में मध्य आय वर्ग के 44 भवन, अल्प आय वर्ग के 192 भवन तथा निर्वल आय वर्ग के 198 भवन निर्मित करके आवटित किये गये है।

4. हेस्टिंग रोड आवास योजनाः--इस योजना का क्षेत्रफल 21 एकड है, जिसमे 34 भूखण्ड तथा 146 मध्य आय वर्ग के भवन निर्मित करके आवटित किये गये है। इसके अतिरिक्त इस योजना मे 38 दुकाने, 18 मीटर गैरेज तथा 18 सर्वेण्टस कवार्टर निर्मित किये गये है। विकास प्राधीकरण का अतिथि गृह भी इसी योजना मे निर्मित किया गया है।

5. स्टेनली रोड आवास योजनाः--इस योजना का क्षेत्रफल 7 4 एकड है, जिसमे 4 1 एकड भूमि न्याय विभाग को हस्तान्तिरित करने के पश्चात् 3 3 एकड भूमि पर 33 उच्च आय वर्ग के भवनो का निर्माण पूर्ण करके आवटित किये गये है। (चित्र संख्या 3 4, 3 5)

6. गोविन्दपुर आवास योजनाः--इस योजना का क्षेत्रफल 76 16 एकड है, जिसमे से 18 एकड़ भूमि सिचाई विभाग को आवटित हो गयी। शेष अध्याप्ति भूमि पर 205 मध्य आय वर्ग के भवन, 75 मिनी मध्य आय वर्ग के भवन, 601 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 453 निर्वल आय वर्ग के भवनो का निर्माण पूर्ण किया जा चुका है। योजना मे अव 165 भूखण्ड विकसित करके आवटित किये जा चुके है। आवटियों की सुविधा के लिए 12 दुकानो का निर्माण कराकर आवटन किया गया है।

7. सुलेमसराय आवास योजनाः--वर्ष 1981-82 मे इस योजना के अन्तर्गत 204 एकड भूमि अध्याप्ति की गयी। प्राधिकरण द्वारा शासन तथा हडको से ऋण प्राप्त कर 219 उच्च आय के भवनो, 278 मध्य आय वर्ग के भवनो, 541 अल्प आय वर्ग के भवनो तथा 178 निर्बल आय वर्ग के भवनों का आवटन किया जा चुका है। योजना मे सभी विकास कार्य पूर्ण कर लिये गये है तथा 80 भूखण्डो का भी आवटन किया गया है। इस योजना मे 54 एकड भूमि पर अमरुद के बाग के लिए फल मिट्टी बनाने या निर्णय शासन द्वारा लिया गया है। केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियो के लिए आवास सुविधा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से विक्रय की गयी है। इस योजना मे पर दुकानो का एक शापिग सेन्टर का भी निर्माण किया गया है तथा 28 दुकानें आवंटित की जा चुकी है।

8. मम्फोर्डगंज आवास योजनाः--इस योजना मे 610 भूखण्ड, एच०आई०जी० भवन, एम०आई०जी० के 38 भवन एल०आई०जी० एक 24 भवन आवटित किये जा चुके है।

9. मेहदौरी आवास योजनाः—इस योजना मे 26 एच०आई०जी०, 228 ई०डब्ल्यू०एस० तथा पतजलि स्कूल के निकट 16 भूखण्ड तथा 24 मिनी एम०आई०जी० भवन वनाये जाने है।

10. अशोक नगर आवास योजनाः—इस योजना मे इम्प्रूवमेन्ट ट्रस्ट के समय 75भवन का निर्माण नेवादन आवास योजना के अन्तर्गत 24 अल्प आय वर्ग के भवन व नसीबपुर मे 51 अल्प आय वर्ग के भवनो का निर्माण किया गया था। इसी योजना के अन्तर्गत 27 तीन मजिले मध्य आय वर्ग के भवनो के आवटन का कार्य किया जा चुका है। अशोक नगर विस्तार पटल के अन्तर्गत पत्रकार कालोनी मे पत्रकारो को 40 भूखण्ड आवटित किये गये है। इस योजना के कुल 129 भूखण्ड है।

11. कटरा मछली बाजार आवास योजनाः—शहर के मध्य कटरा मछली बाजार आवासीय योजना मे 7 4 निर्वल आय वर्ग के भवनो का प्रस्ताव था, जिसमे 50 भवनो का निर्माण करके आवटन किया जा चुका है तथा 24 भवन निर्माणाधीन है।

12. नैनी आवास योजनाः—शहर से 6 कि०मी०दूर औद्योगिक नगर नैनी मे विकास प्राधिकरण द्वारा 196 8 एकड भूमि अध्याप्ति कर उसमे कब्जा प्राप्त कर लिया गया है। इस योजना मे एच०आई०जी० 80 भवन, एम०आई०जी० 458 भवन, एल०आई०जी० 400 भवन एव ई०डब्ल्यू०एस० 1334 भवनों का निर्माण किया गया है। इस योजना मे दूरभाष नगर जो कि इण्डियन टेलीफोन के कर्मचारियो के लिए 250 भवन बनाये गये है। (चित्र सख्या 3 6)

विश्व बैंक योजना

इस योजना मे विशेष श्रण की सुविधा उपलब्ध करायी गयी है। जिससे कि आवटी अपने निर्माण को पूरा करा सके। इस योजना मे निम्नलिखित तीन विकल्प है

विकल्प 1. इस योजना मे 35 वर्ग मीटर के भूखण्ड मे स्नानगृह तथा शौचालय का निर्माण रहेगा। इसके अतिरिक्त पानी का कनेक्शन देने का भी प्राविधान होगा। इस विकल्प के आवटियों को रु० 3000/= का भवन निर्माण ऋण भी प्राधिकरण द्वारा दिया जा सकता है। इस विकल्प मे 120 भवन हैं।

विकल्प 2. : इस योजना मे 35 वर्ग मीटर के भूखण्ड मे स्नानगृह, शौचालय तथा एक कमरे का निर्माण केवल छत के स्तर तक रहेगा। इस योजना मे 296 भवन है।

इस योजना में भूखण्डों का भी विकास कर आवटित किया गया है। इस प्रकार कुल 2293 भवनो का निर्माण किया गया है। कालोनी के निवासियों की सुविधा के लिए व्यवसायिक केन्द्र, गुमटियो, पोस्ट आफिस, वस स्टैण्ड आदि की आकर्षण व्यवस्था की गयी है। इस योजना मे विक्रय प्रणाली तथा स्ववित्त पोषित योजना दोनों का समायोजन किया गया है।

13. असदुल्लापुर निकौली आवास योजनाः—इस योजना मे ई०डब्ल्यू०एस० के 92 भवन तथा एल०आई०जी० के उप भवन वनाये गये है।

विकास प्राधिकरण की अन्य योजनाये

1. लीडर रोड आवास योजनाः—रेलवे स्टेशन के समीप इस आवास योजना के अन्तर्गत 10 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 20 दुकानो का निर्माण किया गया है। ये भवन एव दुकान पहले किराये पर आवटित थी, परन्तु वाद मे इमे क्रय-विक्रय पद्धति पर परिवर्तित कर दिया गया है।

2. सराय गढ़ी आवास के योजनाः—यह आवास योजना भी रेलवे के समीप निर्मित है। इसमे ई०डब्ल्यू०एस० के 24 भवनो का निर्माण किया गया है।

3. खुल्दावाद आवास योजनाः—स्टेशन से लगभग आधा कि०मी० दूर स्थित इस योजना मे 13 अल्प आय वर्ग के तथा 27 दुकानो का निर्माण किया गया है।

4. मलाकराज आवास योजनाः—इस योजना मे निर्बल आय वर्ग के लिए 48 भवनो का निर्माण कर आवटित किया जा चुका है।

5. अटाला आवासीय योजनाः—इस योजना मे 12 मध्य आय वर्ग के भवन 14 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 30 निर्बल आय वर्ग के भवनों का निर्माण किया जा चुका है।

6. मुट्ठीगंज आवास योजनाः—इस योजना मे 8 मध्य आय वर्ग के भवन, 8 अल्प आयवर्ग के भवन तथा दुकानो का भी निर्माण कर नागरिको को सुविधा प्रदान की गयी है।

7. एलनगंज आवास योजनाः—इस योजना में 2 मिनी० मध्य आय वर्ग के भवन तथा 2 दुकानो का निर्माण किया गया था।

8. ओल्डलस्कर लाइन आवास योजनाः—इस योजना मे अल्प आय वर्ग के 22 भवनो का निर्माण कर आवंटित किया गया है।

9. टेलीग्राफ आफिस के पीछे सी०टी०ओ० आवास योजनाः—इस योजना मे 40 मध्य आय वर्ग 4 मजिले भवनो का निर्माण कर हायर परचेज मे आवटित किया गया है।

10. न०म०पा० परिसर मे भी 9 मध्य आय वर्ग के भवन अधिकारियो के लिए निर्माण करके आवंटित किया गया है।

11. अलोपीबाग आवासीय योजनाः—यह योजना शहर के मुख्य मार्ग पर स्थित है। इस योजना 53 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 170 प्लाट बनाकर आवंटित किये जा चुके है। इस योजना में 14 दुकानो का भी निर्माण मुख्यमार्ग जी०टी०रोड पर स्थित है। ये दुकाने किराये पर आवंटित की गयी है।

परिवहन नगर योजना

परिवहन नगर की स्थापना वर्ष 1976 मे पी०ए०सी० वटालियन मुख्यालय के पास कानपुर रोड पर की गई तथा इस योजना मे सभी विकास कार्य पूर्ण करके भूखण्डो का आवटन किया गया परन्तु ट्रान्सपोर्ट्स द्वारा भूमि का अधिशुल्क जमा न करने एव अपना व्यवसाय परिवहन नगर हस्तान्तरित न करने के कारण योजना मे कोई प्रगति न हो सकी। अनेको बार प्रयत्न किये गये तथा नगर मे भारी वाहनो के आवागमन पर 2 लगायी गयी परन्तु अभी तक ट्रान्सपोर्ट अपना व्यापार परिवहन नगर मे हस्तान्तरित करने हेतु सहमत नही हुए है। इस योजना मे विभिन्न श्रेणी के भूखण्डो का आवटन इस प्रकार किया गया है-ट्रान्सपोर्ट एजेन्सी के 527 भूखण्ड, जनरल शाप के 21 भूखण्ड, स्पेयर पार्ट्स शाप के 21 भूखण्ड शो रूम के 37 भूखण्ड/ कुछ आवटियो द्वारा अपने शो रूम एजेन्सी का निर्माण कार्य किया जा रहा है।

वाणिज्यिक गतिविधियाँ

नगर की बढ़ती मॉग के अनुरूप निम्नलिखित वाणिज्यिक व कार्यालय भवनो का निर्माण किया गया है।

इन्दिरा भवन, चन्द्रशेखर आजाद मार्केट व बहुगुणा मार्केट पुराने व्यवसायिक केन्द्र चौक व कटरा से दूर है। इस निर्माण को मुख्य व्यवसायिक केन्द्रो पर दबाव कम करने व विकेन्द्रीकरण की नीति के अन्तर्गत किया गया है।

1. इन्दिरा भवनः--सरदार पटेल मार्ग एव महात्मा गॉधी मार्ग के क्रासिग पर सिविल लाइन्स मे स्थित नवे तल इन्दिरा भवन इलाहावाद का विहगम दृश्य प्रस्तुत करता है। इन्दिरा भवन का निर्माण कुल 10,086 वर्गमीटर फ्लोर एरिया मे विकसित किया गया है। जिसके प्रयोग हेतु उदार बनाये गये है। इन्दिरा भवन मे दो बेसमेन्ट तथा भूतल तथा प्रथम तल पर दुकानें तथा द्वितीय तल से नवम, तल विभाग को आवटित किया गया है। ओअर बेसमेन्ट मे पार्किग का प्राविधान किया गया है और बेसमेन्ट मे 67 दुकाने भूतल तथा प्रथम तल मे 45 दुकाने और तृतीय तल पर बिक्री कर विभाग का कार्यालय चतुर्थ तल पर भारतीय जीवन बीमा निगम कार्यालय, पॉचवे तल पर इण्डियन ऑयल कारपोरेशन, छठे तल पर नेशनल थर्मल पावर व कोषागार कार्यालय सातवे एव आठवे तल पर विकास प्राधिकरण कार्यालय, नवम तल पर न्यू इण्डिया इन्श्योरेन्स कार्यालय तथा टेरेल पर रेस्टोरेन्ट हेतु प्राविधान किया गया है। इस व्यवसायिक केन्द्र मे तीन लिफ्ट एव फायर सम्बन्धी आधुनिक सुविधा उपलब्ध है।

चन्द्रशेखर आजाद मार्केट :—इन्दिरा भवन के निकट एक अन्य तीन मंजिला मिनी मार्केट व कार्यालय भवन वनाया गया है। जिसमे 1728 वर्ग मी० फ्लोर क्षेत्र विकसित किया गया है।

महात्मा गॉधी मार्ग मे 27 दुकानो का निर्माण किया गया था। वर्तमान समय मे इन 27 दुकानो को क्रय-विक्रय प्रणाली मे परिवर्तित किया गया है। इन दुकानो के प्रथम तल बिक्री कर विभाग को किराये पर आवटित किया गया है।

3. जवाहर लाल नेहरू व्यवसायिक केन्द्रः-- चौक घण्टाघर स्थित इलाहाबाद का व्यवसायिक केन्द्र रहा है, जहॉ घण्टाघर के पास उक्त व्यवसायिक केन्द्र चार मजिलो मे बनाया गया है। इसमे 230 दुकाने बनायी गयी है, जिसका कुल क्षेत्रफल 2392 वर्ग मीटर है। जिसमे भूतल, प्रथम तल एव द्वितीय तल पर क्रमश. 50-50 दुकाने तथा तृतीय तल पर 80 दुकानो का निर्माण कर आशिक आवटन किया जा चुका है।

4. बहुगुणा मार्केटः--छोटे पैमाने पर यह एक व्यवसायिक केन्द्र व आवासीय भवन बनाया गया है। जिसके 38 दुकाने भूतल पर तथा 9 आवासीय भवन प्रथम तल पर बनाये गये है। इसका कुल क्षेत्रफल 2137 वर्ग मीटर है।

प्रस्तावित आवासीय योजनायें वर्ष 89-90

1. देवघाट झलवा आवास योजनाः--देवघाट आवास योजना हेतु 50 90 एकड भूमि का कब्जा प्राप्त करके 279 भूखण्ड तथा विभिन्न आय वर्गो के 187 भवनो का निर्माण कराया जा रहा है। उच्च आय वर्ग के 63 भूखण्ड आय वर्ग के 48 भूखण्ड, अल्प आय वर्ग के 74 भूखण्ड आवटित किये जा चुके है। इसके अतिरिक्त अल्प आय वर्ग के 49 भवन तथा निर्बल आय वर्ग के 138 भवन निर्माणधीन है। जिनको शीघ्र आवटित किया जायेगा।

2. नीम सराय आवास योजनाः--जी०टी०रोड के निकट एक अन्य योजना सीमा नीम सराय, चक मुण्डेरा व वेगम सराय ग्रामो को मिलाकर बनायी गयी है। इस योजना मे तीनो ग्रामो के अन्तर्गत 46 एकड भूमि का कब्जा प्राधिकरण द्वारा प्राप्त किया गया है। इस योजना के लिए राष्ट्रीय आवास बैक से विकास कार्य हेतु रू० 362 45 लाख ऋण स्वीकृत कराया गया है। योजना के अन्तर्गत 324 भूखण्ड 500 निर्बल आय वर्ग के भवन 250 अल्प आय वर्ग के भवन 80 मध्य आय वर्ग के भवन तथा 55 उच्च आय वर्ग के भवनो का निर्माण प्रस्तावित किया गया है। नागरिको से पजीकरण कराया जा चुका है तथा राष्ट्रीय आवास बैक की नीति के अनुसार नागरिको को राष्ट्रीकृत वैक से ऋण की सुविधा इन व्यक्तियो को दिलाई गयी है।

3. काटजू की बाग आवास योजनाः--प्रयाग स्टेशन के पास एक अन्य योजना तैयार की गयी है, जिसमें विकास कार्य किया जा चुका है, तथा कमजोर वर्ग के 114 भवन, अल्प आय वर्ग के 84 भवन व 73 भूखण्डो को विकसित किया जा रहा है। इस योजना मे भी राष्ट्रीय आवास बैक से ऋण प्राप्त किया जायेगा।

4. म्योराबाद आवास योजना : 80 कमजोर वर्ग के दो मजिला भवन अल्प आय वर्ग को दो मंजिला भवन 36 मिनी मध्य आय वर्ग के 68 भवन निर्मित किये गये है।

5. स्टैनली रोड आवास योजना : मध्य आय वर्ग के 72 भवन चार मजिला जिसमे आवटन कार्य किया जा रहा है। म्योराबाद व स्टैनली रोड आवास योजना मे अल्प आय वर्ग व कमजोर वर्ग को छोडकर सभी भवन स्ववित्तपोषित योजना के अन्तर्गत आवंटित किये जा रहे है।

6. नसीबपुर बख्तियारी आवास योजना : यह योजना आराजी सख्या 58 नसीबपुर बख्तियारी इसका सम्पूर्ण क्षेत्रफल 4425 वर्ग मीटर है, बनायी गयी है। इस योजना पर 34.00 लाख रूपये व्यय करने का प्रस्ताव बनाया गया

है। इस योजना मे उच्च आय वर्ग के 2 भूखण्ड, मध्य आय वर्ग के 8 भूखण्ड अल्प आय वर्ग के 20 भूखण्ड निर्वल आय वर्ग के 46 भूखण्ड, 3 गैरेज एव साइट एण्ड सर्विसेज के लिए 2 भवन बनाये जाने का प्रस्ताव स्वीकृत है।

7. सरकुलर रोड आवास योजनाः—इस योजना मे दो बेडरूम के उच्च आय वर्ग भवन 2 सरकुलर रोड पर, 66 भवन 3 सरकुलर रोड पर, 48 भवन बनाये गये है। इन सभी मे आवटन का कार्य पूर्ण किया जा चुका है। इसके अतिरिक्त एक सरकुलर रोड पर 36 भवन 3 बेडरूम के निर्माणाधीन है। यह सभी भवन तीन मजिले बनाये गये है तथा इलाहावाद स्टेशन से लगभग ढाई कि०मी० दूर स्थित है।

8. कसारी मसारी आवासी योजनाः—इस योजना हेतु 50 20 एकड भूमि का कब्जा विकास प्राधिकरण को प्राप्त किया गया है। प्राधिकरण द्वारा उच्च आय वर्ग के 40 भवन, मध्य आय वर्ग के 200 भवनो का निर्माण किया जा रहा है। जिस पर रु० 569 26 लाख का परिव्यय प्रस्तावित किया गया है। हडको से ऋण अनुमन्य किया जा मकता है।

9. ताशकन्द मार्ग योजनाः—शहर का मुख्य स्थल सिविल लाइन के मध्य स्थिति यह योजना मे 8 उच्च आय वर्ग प्रस्तावित है। इस योजना मे पजीकरण कराया जा चुका है। इस प्रकार अभी तक लगभग 800 एकड भूमि की विकसित करके उस पर लगभग 2600 आवासीय भूखण्ड एव 11,250 भवन विकास प्राधिकरण द्वारा बनाये जा चुके है। कुल निर्मित भवनो/ विकसित भूखण्डों मे से लगभग 70% कमजोर वर्ग व निम्न आय वर्ग के आवटियों के लिए सुरक्षित रखे गये है। वर्तमान मे लगभग 200 एकड़ भूमि पर आवास योजना का कार्य चल रहा है। भविष्य की आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुए, सन् 1990 तक 200 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण आवास हेतु किया जाना है। इसके अतिरिक्त सन् 1990 तक प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण विभिन्न चरणों मे फाफामऊ झूँसी तथा नगर के पश्चिमी व दक्षिणी क्षेत्रो मे किया जा रहा है।

इस प्रकार अब तक विभिन्न वर्गो के अन्तर्गत आवंटित एवं 89.90 में प्रस्तावित भवनो/ भूखण्डो का विवरण इस प्रकार हैः--

सारणी - 3.1

1	उच्च आय वर्ग के भवन	713
2	मध्य "	1747
3	अल्प "	2684
4	आर्थिक दृष्टि से कमजोर वर्ग भवन	4444
5	आवटित भूखण्ड	2769
6	परिवहन नगर के भूखण्ड	1106
	योग	**13463**

ावित व्यवसायिक योजनाये

वर्तमान मे सभी व्यवसायिक गतिविधियाँ नगर के दक्षिण क्षेत्र चौक, सिविल लाइन्स व कुछ सीमा तक कटरा मे ही सीमित है। जहाँ पर दवाव को कम करने हेतु नगर के उत्तरी तथा पश्चिमी क्षेत्रो मे बडे व्यवसायिक केन्द्र खोलना प्रस्तावित है।

1. कटरा व्यवसायिकः—कटरा व्यवसायिक क्षेत्र के पास 0 7 एकड क्षेत्र मे एक बहुमजिली व्यवसायिक केन्द्र को निर्माण करने की योजना वनायी गयी है। जिसमे भूतल पर 37 दुकाने होगी तथा प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय तलो पर व्यवसायिक कार्यालय स्थित होगे। वाहनो को खडा करने तथा अन्य आवश्यक सुविधाओं को इसमे विशेष ध्यान रखा गया है।

2. लाजपत रोड सब्जी मण्डीः--वर्तमान मे खुल्दावाद सब्जी मण्डी नगर के दक्षिणी, मध्य व पश्चिमी क्षेत्रो की आवश्यकताओं की पूर्ति करती है। नगर के उत्तरी क्षेत्रो की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए लाजपत रोड पर 5325 वर्ग मीटर क्षेत्र मे एक सब्जी मण्डी व व्यवसायिक केन्द्र बनाने की योजना है।

3. देवघाट झलवा जोनल व्यवसायिक केन्द्रः—नगर के पश्चिम क्षेत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु 11543 वर्ग मीटर क्षेत्र मे एक क्षेत्रिय व्यवसायिक केन्द्र खोलने की योजना है। यहाँ पर विकास कार्य किया जा रहा है।

मनोरंजन पार्क

आवासीय तथा व्यवसायिक केन्द्रो के अतिरिक्त नगर के सौन्दर्याकरण हेतु तीन बड़ी परियोजनाये हाथ मे ली गयी है। सरस्वती घाट विकास परियोजना, नेहरू पार्क पर्यटन विकास परियोजना।

1. भारद्वाज आश्रम उपवनः—नगर के मध्य आनद भवन के निकट 2 7 एकड़ भूमि पर विकास प्राधिकरण द्वारा एक आधुनिक पार्क विकसित किया गया है। इस योजना मे 19 00 लाख का परिव्यय प्रस्तावित किया गया है। शासन के रु० 15 00 लाख की धनराशि अवमुक्त की गयी है। इस पार्क मे आधुनिक प्रकाश व्यवस्था फव्वारे, वच्चो के खेल का सामान, म्युजियम फौव्वारा आदि लगाये जा रहे है। जनता की सुविधा के लिए दो रेस्टोरेन्ट भी वनाये गये है।

2. नगर मे धार्मिक व सास्कृतिक पर्यटन को वढ़ावा देने के लिए काफी कार्य किया जा सकता है। मोटे तौर पर एक योजना बनायी गयी है, जिस पर 58 05 लाख रूपये की धनराशि का व्ययानुमान लगाया गया है। इस योजना के अन्तर्गत खुशरूबाग, आलसेन्ट कैथोडेल के आस-पास के क्षेत्र के सौन्दर्यीकरण का कार्य किया जायेगा।

3. नेहरू पार्कः-- प्रकृति एव बच्चों से गहरा स्नेह रखने वाले भारत के प्रथम प्रधान मंत्री पंडित जवाहर लाल नेहरू की जन्म शताब्दी 14 नवम्बर 1988 से 14 नवम्वर 1989 तक सम्पूर्ण देश मे बड़े हर्षोल्लास के साथ मनायी

जा रही है, जो इलाहावाद के लिए विशिष्ट महत्व का होगा। इस महत्वपूर्ण अवसर पर पडित नेहरू जैसे प्रकृति प्रेमी के स्नेहिल स्मृति को जीवत रखने के लिए नेहरू जन्म शताब्दी वर्ष मे इलाहावाद विकास प्राधिकरण द्वारा "नेहरू पार्क" का निर्माण कराया गया। जिसका शिलान्यास माननीय मुख्यमत्री उत्तर प्रदेश शासन द्वारा 14 नवम्वर 1987 को किया गया था। इलाहाबाद विकास प्राधिकरण तथा नगर महापालिका, इलाहावाद रक्षा विभाग के सहयोग से इस पार्क का निर्माण करके अधिक गौरवन्वित हुए क्योकि शान्तिदूत पडित नेहरू 1923 मे स्वय भी इलाहावाद नगरपालिका के अध्यक्ष रह चुके है।

नेहरू पार्क स्थल नगर के उ०प्र० ग्राम ऊमरपुर नीवा के समीप गगा तट पर स्थित है, जो सिविल लाइन्स से लगभग 4 कि०मी०दूर है। पार्क का सम्पूर्ण क्षेत्रफल 160 एकड होगा जिसके 60 एकड मे झील है जो अभी तक मैकफर्शन झील के नाम से जानी जाती रही है। इस झील का निर्माण अग्रेजो ने 20वी शताब्दी के आरम्भ मे कराया था, जो ऊँचे नीचे टीलो एव कटी-फटी भूमि मे टेढी-मेढी फैली हुई है। इन वृक्ष विहीन टीलो को हरा-भरा कर देने तथा स्थल पर मनोरंजन सम्बन्धी आधुनिक सुविधाओं को उपलब्ध करा देने के बाद यह नगर वासियो तथा बाहर से आने वाले पर्यटको के लिए शान्ति स्थल एव मनोरजन का प्रमुख केन्द्र बन जायेगा।

इस योजना के अन्तर्गत जी०टी० रोड से पार्क तक पहुँचने के लिए 30 मीटर चौडी सड़क, आन्तरिक मार्ग, पक्की वाउन्ड्री दीवाल, विद्युत, साज-सज्जा व जल प्रबन्धक, मनोरंजन वन व पार्क, विज्ञान पार्क, फ्लोटिग रेस्टरा व ओपेन एयर थियेटर, बीट क्लब, मिनी ट्रेन फिशिंग प्लेटफार्म, मछली घर, स्वागत कक्ष आकर्षण पुल कैन्टीन तथा मिनी प्राणि उद्यान आदि योजना के प्रमुख अग है। योजना के विभिन्न अवयषी की तकनीक स्वीकृति एव धन की व्यवस्था हेतु उत्तर प्रदेश ग्राम विकास विभाग, राज्य पर्यटन विभाग, केन्द्रीय पर्यटन विभाग, राज्य मत्सस्य विभाग, आवास व नगर विकास विभाग तथा वन विभाग से सहयोग लिया जा रहा है।

आशा की जाती है कि योजनाओं की सामयिक स्वीकृति तथा इसके अनुमानित व्यय के सापेक्ष धनराशि की व्यवस्था मे केन्द्र तथा राज्य सरकार के विभिन्न विभाग अपना सहयोग देगें तथा देश के प्रथम प्रधान मत्री और प्रकृति प्रेमी शान्तिदूत पडित जवाहर लाल नेहरू की स्मृति को चिरस्थाई रखने हेतु उनके गृह नगर मे इस आकर्षण नेहरू पार्क को मुखरित व पल्लवित करेगे।

नगर मे आवास की समस्याओं को हल कर आवागमन की सुविधा प्रदान करने तथा अवैध निर्मित कालोनियो के विकास हेतु पुनरीक्षित महायोजना बनायी जा रही है, जिसके अन्तर्गत वर्तमान निर्मित आवासीय कालोनियो के अनुरूप भू-उपयोग का प्रावधान प्रस्तावित करते हुए, भविष्य की योजना सन् 2001 तक बनायी गयी है।

इस प्रकार इलाहाबाद नगर के सर्वागीण विकास हेतु प्राधिकरण कृतसकल्प है।

वर्तमान निर्मित क्षेत्र

सारणी 3.2

वर्तमान भूमि उपयोग-1987 (विकसित क्षेत्र) (क्षेत्रफल हेक्टेयर मे)

क्र०सं०	भूमि उपयोग	मुख्य नगर	नैनी	झूसी	फाफामऊ	योग	प्रतिशत
1	2	3	4	5	6	7	8
1	आवासीय	2,452 85	561 25	78 00	103 00	3,195 10	55 1
2	व्यवसायिक	147 00	20 50	3 50	14 50	185 50	3 2
3	उद्योग	51 00	424 00	11 00	-	48600	8 4
4	राजकीय	176 00	134 00	-	-	310 00	5 3
5	मनोरजन	121 00	-	-	-	121 00	2 1
6	सार्वजनिक/ अर्द्धमार्वजनिक सुविधाये	166 00	140 10	4 0	-	310 10	5 3
	(क) शिक्षा	126 00	140 00	4 00	-	270.00	
	डिग्री कालेज	58 00	-	-	-	58.00	
	टेक्निकल	68 00	140 00	4 00	-	212 00	
	(ख) स्वास्थ्य	40 00	0 10	-	-	37 10	
	सक्रामक रोग चिकित्सालय	3 00	-	-	-	3 00	
	सामान्य चिकित्सालय	37 00	0 10	-	-	37 10	
7	सार्वजनिक उपयोगितायें/ सेवाये	20 00	11 00	-	-	31 00	0 5
	(क) जलकल	12 00	-	-	-	12 00	
	(ख) विद्युत	8 00	11 00	-	-	19 00	

8	यातायात एव परिवहन	716 70	165 50	176 30	105 00	1 163 50	20 1
	(क) रेल मार्ग	472 40	110 00	155 00	80 00	817 40	
	(ख) मडक मार्ग	204 30	55 50	16 80	25 00	301 60	
	(ग) बस अड्डा	3 00	-	4 50	-	7 50	
	(घ) ट्रक अड्डा	37 00	-	-	-	37 50	
	योग	3,850 55	1,456 35	272 80	222 50	5 802 20	100 00
	प्रतिशत	66 4	25 1	4 7	3 8	100 00	

6.1 आवासीय

इलाहावाद नगर के अन्तर्गत कुल आवासीय क्षेत्र लगभग 3,195 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का लगभग 55 प्रतिशत है। वर्तमान आवासीय क्षेत्र का लगभग 77 प्रतिशत मुख्य नगर मे लगभग 18 प्रतिशत नैनी में, लगभग 2 प्रतिशत झूसी मे तथा लगभग 3 प्रतिशत फाफामऊ में है। विगत वर्षों मे नगर के आवासीय विकास में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है जो मुख्य रूप मे आवास एवं विकास परिषद् तथा इलाहाबाद विकास प्राधिकरण की योजनाओं के कार्यान्वयन के फलस्वरूप सभव हो सका है। इन योजनाओं में सुलेम सरायं, गोविन्दपुर, नैनी, झूँसी तथा करेली, की आवासीय योजनाये प्रमुख है।

6.2 व्यवसायिक

चौक, घटाघर, जानसेनगज, खुल्दाबाज, मुट्ठीगंज, कटरा तथा कर्नलगंज नगर के पुराने वाणिज्यिक क्षेत्र है। (चित्र सख्या 3 7) नये वाणिज्यिक क्षेत्रों मे सिविल लाइन्स, तेलियरगंज, कीडगंज, दारागज, सुलेमसराय तथा नैनी की वाजारे है। इन सभी बाजारो का विकास परम्परागत रूप से ही हो रहा है। केवल सिविल लाइन्स का बाजार आधुनिक तथा नियोजित है। इसके अतिरिक्तनगर के वाहर प्रमुख मार्गों के किनारे-किनारे अनियोजित दूकाने स्थापित करने का क्रम भी जारी"। पूर्व विकसित नये तथा पुराने वाणिज्यिक क्षेत्रों से लगे हुये भागों मे भी मुख्य मार्गों तथा गलियो के किनारे-किनारे बाजारो का विस्तार होता जा रहा है। नगर के अन्तर्गत कुल व्यवसायिक क्षेत्र लगभग 186 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का 3 2 प्रतिशत है। व्यवसायिक विकास का 79 प्रतिशत मुख्य नगर में, 11 प्रतिशत नैनी मे, 2 प्रतिशत झूँसी मे तथा 8 प्रतिशत फाफामऊ मे है।

6.3 औद्योगिक

वर्ष 1961-70 के दशक मे इलाहाबाद नगर की उल्लेखनीय औद्योगिक प्रगति हुई। इस दौरान केन्द्र तथा राज्य सरकार की अनेक औद्योगिक परियोजनाये चालू की गई और नैनी इलाहावाद का औद्योगिक क्षेत्र वना। इसके अतिरिक्त तेलियरगज मे मोतीलाल नेहरू इन्जीनियरिंग कालेज से सम्बद्ध एक औद्योगिक स्थान विकसित हो गया है। दूसरा औद्योगिक स्थान नैनी मे विकसित है। (चित्र सख्या 3 8) भारी उद्योगो का विकास केवल नैनी मे हुआ है। इस ममय नगर मे कुल 1,332 औद्योगिक ईकाइया स्थापित है, जिनमे 7 वृहद्, 7 मध्यम तथा 1318 लघु एव लघुत्तर इकाइयॉ है। इन इकाइयो मे श्रमिको की कुल सख्या 19,792 है। उद्योगो के अन्तर्गत विकसित भूमि 486 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का 8 4 प्रतिशत है। कुल औद्योगिक भूमि का 87 प्रतिशत नैनी मे, 10 प्रतिशत मुख्य नगर मे तथा केवल 3 प्रतिशत झूँसी मे है।

6.4 राजकीय कार्यालय

ब्रिटिश काल मे प्रदेश की राजधानी होने के कारण इलाहाबाद मे प्रदेश के महत्त्वपूर्ण कार्यालय स्थित है। इनमे राजकीय मुद्रणालय, महालेखाकार, मण्डल रेल प्रबन्धक, उच्च न्यायालय (चित्र सख्या 3 9) माध्यमिक शिक्षा परिषद् आदि मुख्य है। इसके अतिरिक्त मण्डल स्तर, जिला स्तर तथा स्थानीय निकाय स्तर के कार्यालय भी यहॉ स्थित है। सर्वेक्षण के अनुसार इस समय नगर मे कुल 298 कार्यालय है जिनमे 51 केन्द्र सरकार, 202 राज्य सरकार, 41 अर्द्धराजकीय तथा 4 स्थानीय निकाय के है। इन कार्यालय मे लगभग 61,000 कर्मचारी कार्यरत है जिनमे 16 100 केन्द्र सरकार, 33,100 राज्य सरकार, 10,000 अर्द्धसरकारी तथा 1800 स्थानीय निकाय के कार्यालयो मे कार्यरत है। नगर के अधिकाश राजकीय कार्यालय रेलवे लाइन के उत्तर सिविल लाइन्स, मम्फोर्डगज, कटरा, जार्जटाउन, टैगोर टाउन, तेलियरगज, राजापुर, चर्चलेन आदि मे स्थित है। प्रशासनिक दृष्टि से उच्च न्यायालय, माध्यमिक शिक्षा परिषद् राजकीय मुद्रणालय, महालेखाकार आदि कार्यालयो का विकेन्द्रीकरण करके उनके शाखा कार्यालयो की स्थापना अब इलाहाबाद मे नही होगी। तथापि मण्डल स्तर, जिला स्तर तथा स्थानीय स्तर के कार्यालयो की यथास्थिति अवश्यम्भावी है। राजकीय कार्यालो के अन्तर्गत कुल वर्तमान भूमि लगभग310 प्रतिशत भूमि मुख्य नगर मे स्थित है शेष 17 प्रतिशत नैनी मे है।

6.5 मनोरंजन

मनोरजन हेतु खुले स्थानो एवं पार्कों के रूप मे लगभग 121 हेक्टेयर भूमि नगर मे उपलब्ध है जिनमे नगर महापालिका के पार्कों के अन्तर्गत 16 3 हेक्टेयर भूमि है। इसके अतिरिक्त अल्फ्रेड पार्क की 53.4 हेक्टेयर, खुसरूबाग की लगभग 26 हेक्टेयर, मिण्टो पार्क की 5 3 हेक्टेयर, तथा नेहरू पार्क की लगभग 20 हेक्टेयर भूमि पार्कों के

अन्तर्गत है। वाह्य एव खुले मनोरजन हेतु नगर की उपलब्ध भूमि कुल विकसित भूमि की केवल 2 1 प्रतिशत है। सिविल लाइन्स तथा नगर के उत्तरी भाग मे खुले स्थलो की अधिकता है जबकि दक्षिणी भाग, जहॉ नगर की अधिकाश जनसख्या निवास करती है, मे इन स्थलो की अत्यन्त कमी है। नैनी, झूँसी तथा फाफामऊ उपनगरीय क्षेत्रो मे सुव्यवस्थित खुले स्थलो तथा पार्कों का प्राय अभाव है।

6.6 सार्वजनिक/अर्द्ध सार्वजनिक सुविधाये

इन सुविधाओं के अन्तर्गत कुल 310 0 हेक्टेयर भूमि है जो कुल विकसित भूमि का 5 3 प्रतिशत है। इसमे मे 270 हेक्टेयर स्वास्थ्य के अन्तर्गत है।

6.6.1 शिक्षा

नगर मे 173 प्राइमरी स्कूल, 28 जूनियर हाईस्कूल, 55 हायर सेकेन्डरी/ इण्डर कालेज तथा 13 डिग्री कालेज है। इसके अतिरिक्त इलाहाबाद विश्वविद्यालय, मेडिकल कालेज, इन्जीनियरिंग कालेज,पोलीटेक्निक, औद्योगिक प्रशिक्षण सस्थान, कृषि प्रशिक्षण महाविद्यालय भी तकनीकी एव उच्च शिक्षा हेतु उपलब्ध है। नगर के डिग्री कालेजो मे लगभग 16 00 विद्यार्थी तथा विश्वविद्यालय मे 10,000 से अधिक विद्यार्थी शिक्षा ग्रहण करते है।

6.6.2 स्वास्थ्य

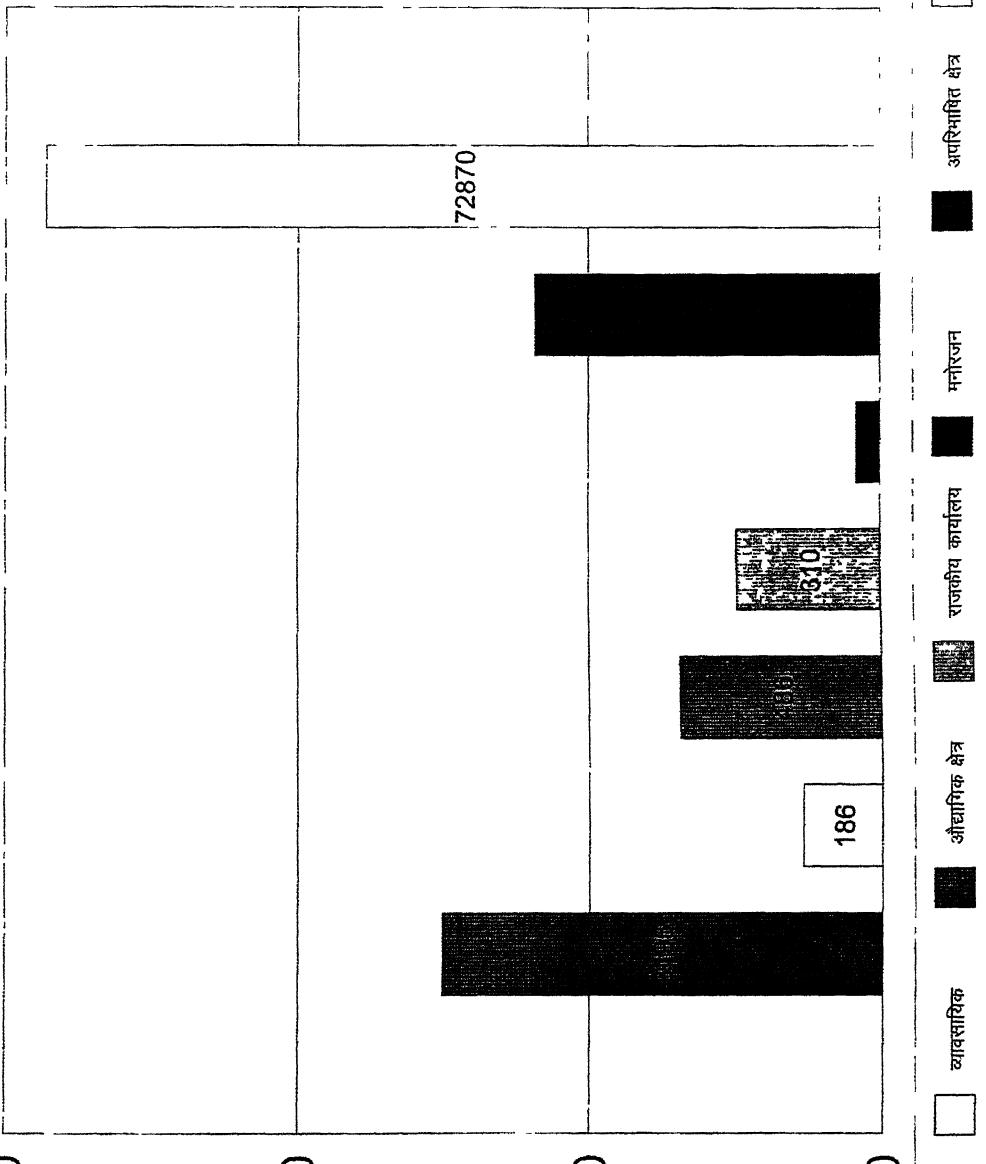
नगर मे 11 सामान्य चिकित्सालय, 8 चिकित्सालय पुलिस, पी०ए०सी० तथा सेना के, 5 विशिष्ट चिकित्सालय, 2 मेडिकल केयर यूनिट तथा 24 डिस्पेन्सरीज है। इसके अतिरिक्त नगर मे 2 मेडिकल कालेज (यूनानी तथा ऐलोपैथी) है। इन चिकित्सालयो मे लगभग 3000 शय्याएँ है जो 217 व्यक्ति प्रति शैय्या की दर से उपलब्ध है।

6.7 सार्वजनिक उपयोगितायें/ सेवायें

इन सुविधाओं के अन्तर्गत कुल 31 हेक्टेयर भूमि है जो कुल विकसित भूमि का 0 5 प्रतिशत है। इनमे से जलकल के अन्तर्गत 12 हेक्टेयर भूमि मुख्य नगर मे तथा विद्युत के अन्तर्गत 8 0 हेक्टेयर भूमि मुख्य नगर मे तथा 11 हेक्टेयर भूमि नैनी के अन्तर्गत है।

6 8 यातायात एवं परिवहन रेलमार्ग, सडक मार्ग, वस अड्डा, ट्रक अड्डा के अन्तर्गत लगभग 1164 हे० भूमि है जो कुल विकसित भूमि का 20 1 प्रतिशत है। लीडर रोड, जीरो रोड तथा सिविल लाइन मे नगर के तीन राजकीय परिवहन निगम के बस अड्डे स्थित हैं। प्राइवेट बसों के अड्डे रामबाग स्टेशन, लीडर रोड तथा कटरा हैं। लगभग 37 हे० भूमि पर एक ट्रान्सपोर्ट नगर जी०टी० रोड पर बनाया गया है। (चित्र संख्या 3 9, 3 10)

नगरीय कियायें एव विविध भू उपयोग
100000
10000
1000
100
186
310
72870
आवासीय क्षेत्र
व्यावसायिक
औद्यागिक क्षेत्र
राजकीय कार्यालय
मनोरजन
अपरिभाषित क्षेत्र
बाढ

मानचित्र सख्या 3.5

7.0 संशोधित महायोजना के प्रस्ताव

वर्ष 2001 तक इलाहाबाद नगरीय क्षेत्र की अनुमानित 12 0 लाख जनसख्या के लिए वाछित विभिन्न भूमि उपयोगो के प्रस्ताव दिये गये है। भावी भूमि उपयोगो के प्रस्ताव देते समय भूमि की उपयुक्तता, स्थिति तथा विभिन्न भूमि उपभोगो के वीच आपसी सम्बन्धो पर विचार किया गया है। वर्तमान अविकसित पडी भूमि का सदुपयोग करने पर पूरा प्रयास किया गया है। (मानचित्र सख्या 3 11 देखे)

वर्ष 1967 की महायोजना मे नगरीय क्षेत्र को 11 नियोजन मे वॉटा गया था। सशोधित महायोजना के सम्पूर्ण नगरीय क्षेत्र को 12 नियोजन जोन्स मे वॉटा गया है। इन नियोजन जोन्स की सीमा निर्धारण करने मे रेलपथ, मुख्य मार्ग तथा जनसख्या को आधार माना गया है। प्रत्येक नियोजन जोन को युक्तिसगत ढग से एक दूसरे से सम्बन्ध कर दिया गया है ताकि सम्पूर्ण प्रस्तावित नगरीय क्षेत्र का सतुलित विकास सुनिश्चित हो सके। प्रत्येक नियोजन जोन को स्वावलम्वी बनाने हेतु समुचित सुविधाओं का प्राविधान किया गया है। इलाहाबाद नगरीय क्षेत्र की अधिकाश जनसंख्या मुख्य नगर क्षेत्र मे ही निवास करेगी। यहॉ की भावी 9 0 लाख जनसख्या को 7 नियोजन जोन्स मे (औसत 1 50 लाख जनसख्या प्रति नियोजन जोन) बाटा गया है। उपनगरीय क्षेत्र नैनी को 3 नियोजन जोन्स मे वाटा गया है। ये तीनो नियोजन जोन्स 1 60 लाख जनसख्या के होगे। झूँसी तथा फाफामऊ उपनगरीय क्षेत्रो मे एक-एक नियोजन जोन रखा गया है। क्योंकि इनकी विकास प्राधिकरण द्वारा विभिन्न विकास योजनाओं के लिए अव तक निम्न भूमि अर्जित तथा विकसित की गयी है (सारणी 3 3)

सारणी 3.3

भू अर्जन

(क) नगर महापालिका के समय से अर्जित भूमि

1	दक्षिणी आवास योजना	145
2	अलोपीबाग आवास योजना	27
3	बाघम्बरी आवास योजना	107
4	हेस्टिंग्स रोड	21

(ख) विकास प्राधिकरण द्वारा अर्जित भूमि

1	गोविन्दपुर आवास योजना	76 35
2	ट्रान्सपोर्ट नगर योजना	99 97
3	स्टैनली रोड आवास योजना	7.40
4	सगठित नगर विकास योजना सुलेम सराय	100 00

5	नैनी आवास योजना (जोन न०7 नैनी क्षेत्र)	196 83
6	मेहदौरी उपरहार (धोवा की बाग)	2 58
7	नसीवपुर बतियारा (3 सरकुलर रोड)	1 70
8	मालवीय जी की बाग (मेहदौरी)	2 00
9	नसीबपुर बख्तियारा	9 03
10	साइट न० एव 14/26 हेस्टिग्स रोड	4 54
11	भू०स० 28 बी सिविल स्टेशन	0 77
12	नसीबपुर बख्तियारा (पत्रकार कालोनी)	9 09
13	साइट न० एस०एस० सिविल स्टेशन	3 00
14	साइट न० 24 सिविल स्टेशन	1.50
15	ग्यासुद्दीनपुर	2 78
16	अलोपीवाग (अल्लापुर बक्शी उपरहार)	0 42
17	झलवा देव घाट	50 90
18	बगला नं० 1 व 3 सरकुलर रोड	2 66
19	वगला न० 2 सरकुलर रोड	2 30
20	असदुल्लापुर नकौली	2 80
21	सूबेदारगज जदीद	8 15
22	कसारी मसारी योजना	50 20
23	म्योराबाद आवास योजना	2.74
24	चक पैनियॉ आवास योजना	7 00
25	सराय बेगम आवास योजना	24 07
26	चक मुडेरा आवास योजना	6 30
27	उमरपुर नीवा (नेहरू पार्क)	28 00
28	सराय नीम	46 00
29	चॉदपुर सलोरी	11.00
30	21/31 मोती लाल नेहरू रोड	4.32

(ग) 1989-90 में भू-अर्जन के लिए प्रस्तावित योनजा

1	साइट न० 3 सिविल स्टेशन	2 81
2	साइट न० 26	2 85
3	साइट न०29	2 80
4	साइट न०34	2 80
5	7बी 8बी म्योर रोड	4 00
6	बंगला नं० 26 म्योर रोड	2 60
7	साइट नं० टी०टी० सिविल स्टेशन	3 12
8	साइट नं०136 ए सिविल स्टेशन	2 10
9	साइट नं०24 म्योर रोड	5 00
10	साइट न०35 सिविल स्टेशन	3 10
11	साइट न०9/1 व 9/2	4 00
12	रगपुरा परगना सोरांव	40.00
13	साइट न०13 सिविल स्टेशन	3 00
14	साइट नं०पी०पी०	2 87
15	साइट न०10 सिविल स्टेशन	3.00
16	भूखण्ड सख्या-1 बगला नं०6 कानपुर रोड	2.40
17	बंगला न०6 ड्रमण्ड रोड	1.87
18	पार्ट ए-10, 24 म्योर रोड	2 90
19	साइट न०वाई	3 00
20	साइट नं०41 सिविल स्टेशन	310
21	बंगला नं०10 थार्नहिल रोड	2 39
22	ग्राम पूरसूरदास तहसील फूलपुर	7 10
23	ग्राम उमर पुर नीवा	1.25
24	ग्राम कसारी मसारी	240.00

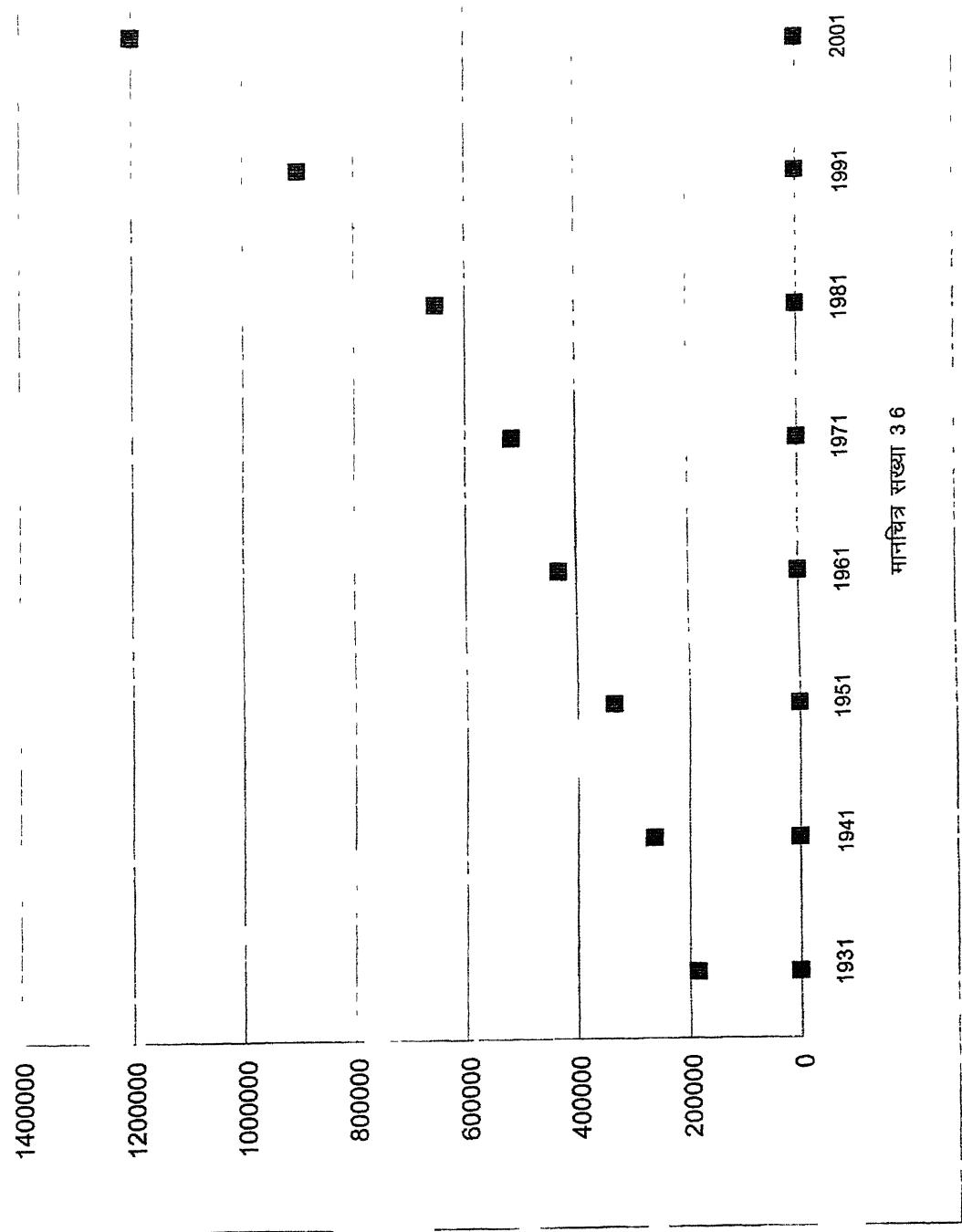
25	मेहदौरी उपरधर	32 00
26	शाहा उर्फ पीपल गॉव झलवा देवघाट हरवारा	280 00
27	फाफामऊ तहसील सोराव	205 00
28	खानापुर, चकहीर हरवन, कटका, लेखराज, पूरेसूरदास, झूॅसी	300 00
29	म्योरावाद आवास योजना	1 50

सारणी 3.4

इलाहाबाद नगर संकुलन की दशाब्दिक वृद्धि

जनगणना वर्ग	जनसंख्या	दशाब्दिक	वृद्धि (प्रतिशत)
1931	1,83,914	(+)	17 0
1941	2,60,630	(+)	41 7
1951	3,32,295	(+)	27 5
1961	4,30,036	(+)	29 6
1971	5,13,036	(+)	19 1
1981	6,50,070	(+)	26 7 4
1991	9,00,000	(+)	37 4
2001	12,00,000	(+)	33 3

इलाहाबाद नगर सकुलन की दशाब्दिक वृद्धि
जनसख्या (लाख मे)
1400000
1200000
1000000
800000
600000
400000
200000
0
1931
1941
1951
1961
1971
1981
1991
2001

मानचित्र सख्या 3 6

जलापूर्ति

इलाहाबाद नगर निगम का क्षेत्रफल लगभग 82 किमी तक विस्तृत है तथा इसकी जनसंख्या वर्ष 1991 की जनगणना के अनुसार 8,55,574 है। इसमे सूबेदारगंज, रेलवे कालोनी एवं केन्टोमैन्ट की जनसख्या भी शामिल है। नगर निगम 70 वार्ड से मिलकर बना है। इस शहर मे सभी आधुनिक सुविधायें जैसे बिजली टेलीफोन इत्यादि है लेकिन जलापूर्ति, सर्विज ठोस कचरा प्रबन्धन बढ़ते हुए मॉग के अनुसार बिल्कुल अप्रर्याप्त है।

शहर मे जलापूर्ति वर्ष 1891 में प्रारम्भ की गयी थी। इसके बाद से विभिन्न पुनर्गठन योजनाये क्रियान्वित की गयी।

पहला पुनर्गठन कार्य वर्ष 1925 में प्रारम्भ किया गया और यह वर्ष 1935 में समाप्त हुआ। द्वितीय पुनर्गठन कार्य सख्या के लिए जलापूर्ति दर 115 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन से बढ़ाकर 180 लीटर प्रतिव्यक्ति प्रतिदिन करना था। यह कार्य वर्ष 1942 में समाप्त हुआ तथा इस पर 15 60 लाख रू० का व्यय किया गया। तृतीय पुनर्गठन कार्य वर्ष 1954 मे प्रारम्भ किया गया जो दो चरणों में पूर्ण हुआ। इसमे 4 00 लाख की जनसख्या के लिए जलापूर्ति पर 180 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन से बढ़ाकर 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन किया गया।

नैनी, फाफामऊ, और सुलेम सराय को शामिल करने के लिए नगर की सीमा बढ़ाई गयी। इन क्षेत्रों मे जलापूर्ति की कोई व्यवस्था नही थी। रसूलाबाद, राजापुर जैसे कुछ क्षेत्र शहर के मध्य में विकसित हुए। अतः वर्ष 1965 से 72 के दौरान विभिन्न जलापूर्ति पुनर्गठन योजनायें लागू की गई।

बडे शहरो के पूर्व विकास के लिए वर्ष 1986-87 में उत्तर प्रदेश नगरीय विकास परियोजना के अन्तर्गत एक पैकेज कार्यक्रम तैयार किया गया। जिसे वर्ष 1987-88 में स्वीकृति मिली। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत शहर के अभावग्रस्त क्षेत्रों में कार्य किया गया। जिसके लिए 22 नलकूप शहर के विभिन्न भागों में तथा दो 'ओवर हेड टैंकों' का निर्माण किया गया। अभावग्रस्त क्षेत्र की वितरण व्यवस्था भी पुनर्गठन की गई और पानी की बर्बादी से बचाने के लिए सार्वजनिक के लिए सार्वजनिक स्थानों पर 500 इंडिया मार्क नं० II हैन्डपम्प भी लगाये गये।

उपरोक्त के अतिरिक्त विभिन्न अयोजनों के अन्तर्गत 20 नये नलकूप और 15 की पुनः बोरिग की वर्ष 1994 से 1998 के बीच की गई।

वर्तमान जलापूर्ति व्यवस्था 11 स्वतंत्र जलापूर्ति क्षेत्रों में विभाजित है। जलापूर्ति का स्रोत नदी एवं नलकूप है।

निम्नलिखित सारणी में क्षेत्र जनसंख्या एवं जल की आवश्यकता को प्रदर्शित किया गया है:---

सारणी - 3.6

क्षेत्रो का नाम	जनसंख्या वर्षो मे 2001	2018	व्यवसायिक मॉग की शामिल करते हुए जल की मॉग (व्यक्ति/ली०/दिन)		स्रोत नदी/नलकूप
1 लूकरगंज	45600	54000	9 12	10 80	नदी
2 खुशरूबाग	119300	120000	23 86	24 00	नदी
3 अटाला	149000	198900	29 80	36 78	नदी
4 कीटगज	10000	115000	20 60	23 00	नदी और नलकूप
5 सिविल लाइन	67200	95000	13 44	19 00	नदी और नलकूप
6 कर्नलगंज	129700	174000	25 94	34 80	ट्यूबवेल
7 सुलेम सराय	90500	162800	19 10	32 50	ट्यूबवेल
8 नैनी	160000	250000	32 00	50 00	ट्यूबवेल
9 रसूलाबाद	48500	86000	9 90	17.20	ट्यूबवेल
10 फाफामऊ	80000	140000	16 00	28.00	ट्यूबवेल
11 दारागंज	99000	114500	21 00	22 90	ट्यूबवेल
12 झूँसी	60000	84200	12.00	16.84	ट्यूबवेल
13 कन्टोमेन्ट एरिया	44600	55000	8.92	11.00	ट्यूबवेल
14 सूबेदारगंज रेलवे कालोनी	3600	3600	0 72	0 72	ट्यूवेल
Total	1200000	1653000	242.40	330.60	

वर्तमान समय में 200 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की जल की मॉग के विपरीत 10 लाख की जनसंख्या 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की दर से जल पा रहा है। इस 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन मे 80 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन नदी जल से तथा 120 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन 115 नलकूपों से किया जा रहा है। (मानचित्र संख्या 3.8)

यद्यपि वाछित स्थापित क्षमता उपलब्ध है। फिर भी सेवा का स्तर संतोषजनक नहीं है। कुछ क्षेत्रों में जल भराव की समस्या स्थायी रूप से बनी हुई है। विशेषकर गर्मियों में स्थिति और खराब हो जाती है। यह देखा गया है कि पिछले एक दशक से अधिक समय से केवल स्रोत की वृद्धि पर ही अधिक जोर दिया गया है। अभावग्रस्त

क्षेत्रो मे नलकूप स्थापित किये गये है, लेकिन सग्रहण एव उचित वितरण व्यवस्था के अभाव मे इसका उपयोग पूरी तरह से नही किया गया है। नलो मे कम पानी आने एव दूरस्थ क्षेत्रों तक पानी न पहुँच पाने की शिकायत आम हो गई है।

करेली बाग में यमुना नदी पर स्थित तीन जल ग्रहण कूप है जो स्वच्छ जल स्टेशन खुशरूबाग की नदी जल स्वच्छ करने हेतु पहुँचाते है। पम्पिंग स्टेशन की कुल स्थापित क्षमता 160 किलो० लीटर प्रति मिनट है। हलॉकि निम्नलिखित कारणो से पम्प वाक्षित मात्रा मे जल प्रेषित नहीं कर पाते है·--

1 यमुना का जल स्तर गर्मियों मे नीचे चला जाता है।

2 जल ग्रहण कुँए लगभग 70-100 वर्ष पुराना है। इन जलग्रहण कुओं का जल दबाव ऐसा है कि ये पम्प साथ-साथ एवं सुचारू रूप से जल प्रेषित नही कर पाते है। जलग्रहण ढॉचा बहुत ही पुराना है। अत· कोई भी परिवर्तन जिसमें सिविल कार्य की आवश्यकता हो, लागू नही किया जा सकता है।

3 विद्युत आपूर्ति त्रुटिपूर्ण है।

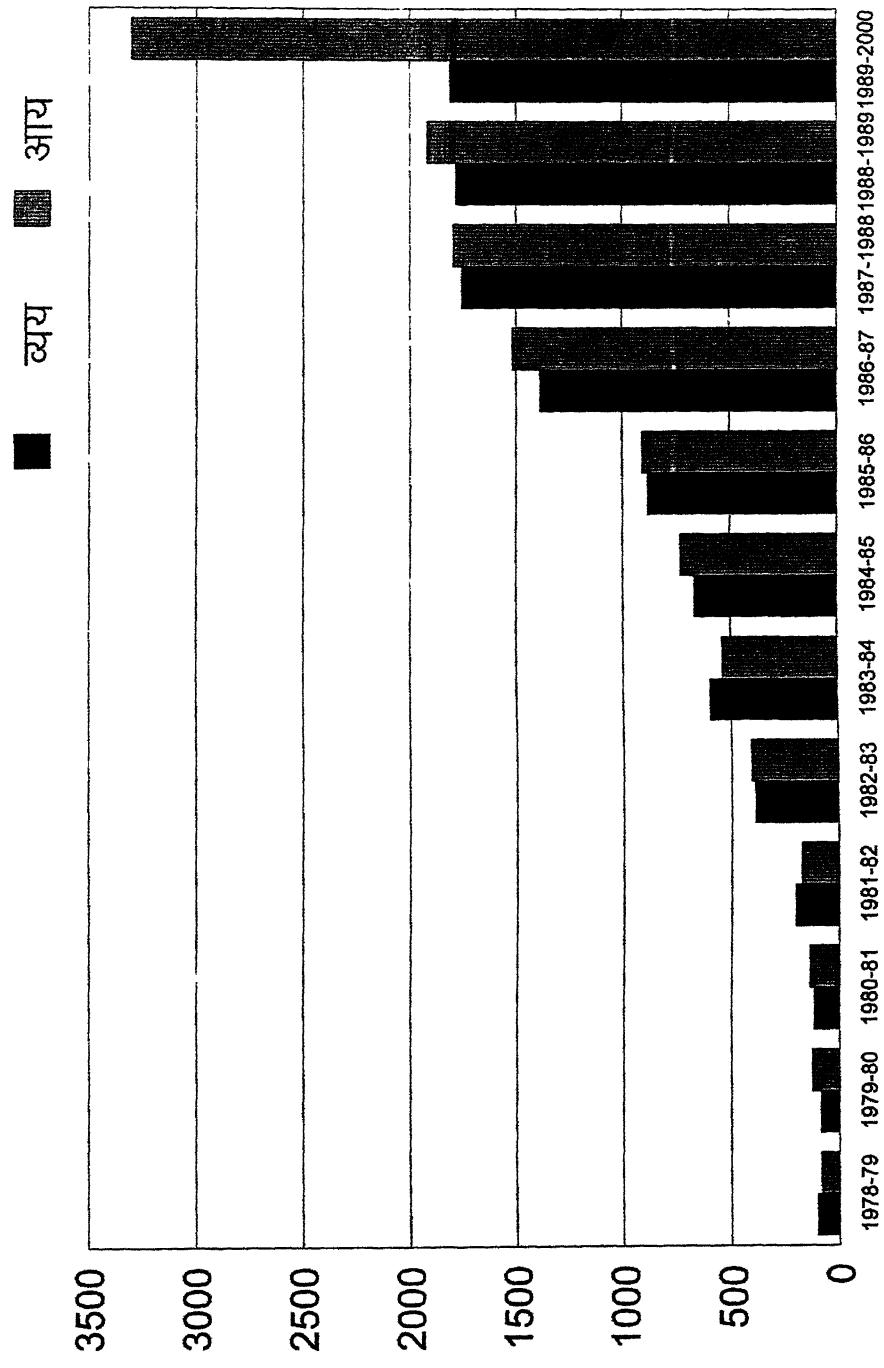
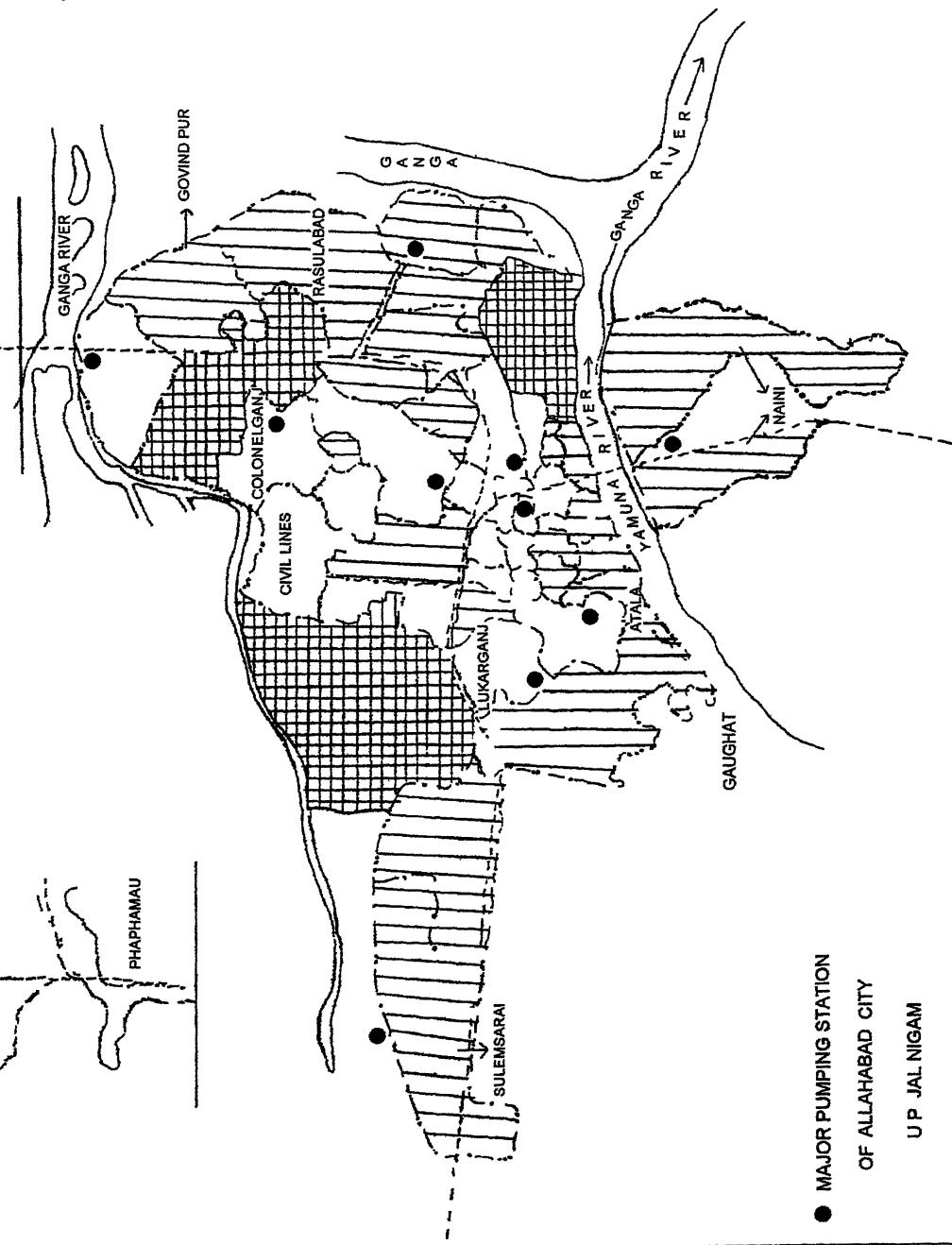
वर्तमान समय में सभी 5 क्षेत्रों के फीडर खुशरूबाग स्वच्छ जल प्रेषण स्थान आपूर्ति लाइन से जुड़े हुए है। पम्पिंग प्लाट भी क्षेत्रवार अलग नही हैं जो खुशरूबाग से जुडे सभी क्षेत्रो में जल वितरण की व्यवस्था के विपरीत रूप से प्रभावित करते है। खुसरूबाग क्षेत्र सबसे बड़ा क्षेत्र है अतः इसको दो भागों में बांटना आवश्यक है। जिससे एक क्षेत्र से 60,000 से कम लोगो को जलापूर्ति की जा सके। इसी के अनुसार वर्तमान क्षेत्र के तीन स्वतंत्र उपक्षेत्र मे विभाजित कर दिया जाना प्रस्तावित है। जिससे प्रत्येक क्षेत्र में एक स्वतत्र बूस्टर स्टेशन है और जिसे खुशरूबाग जल संस्थान से जलापूर्ति की जाय।

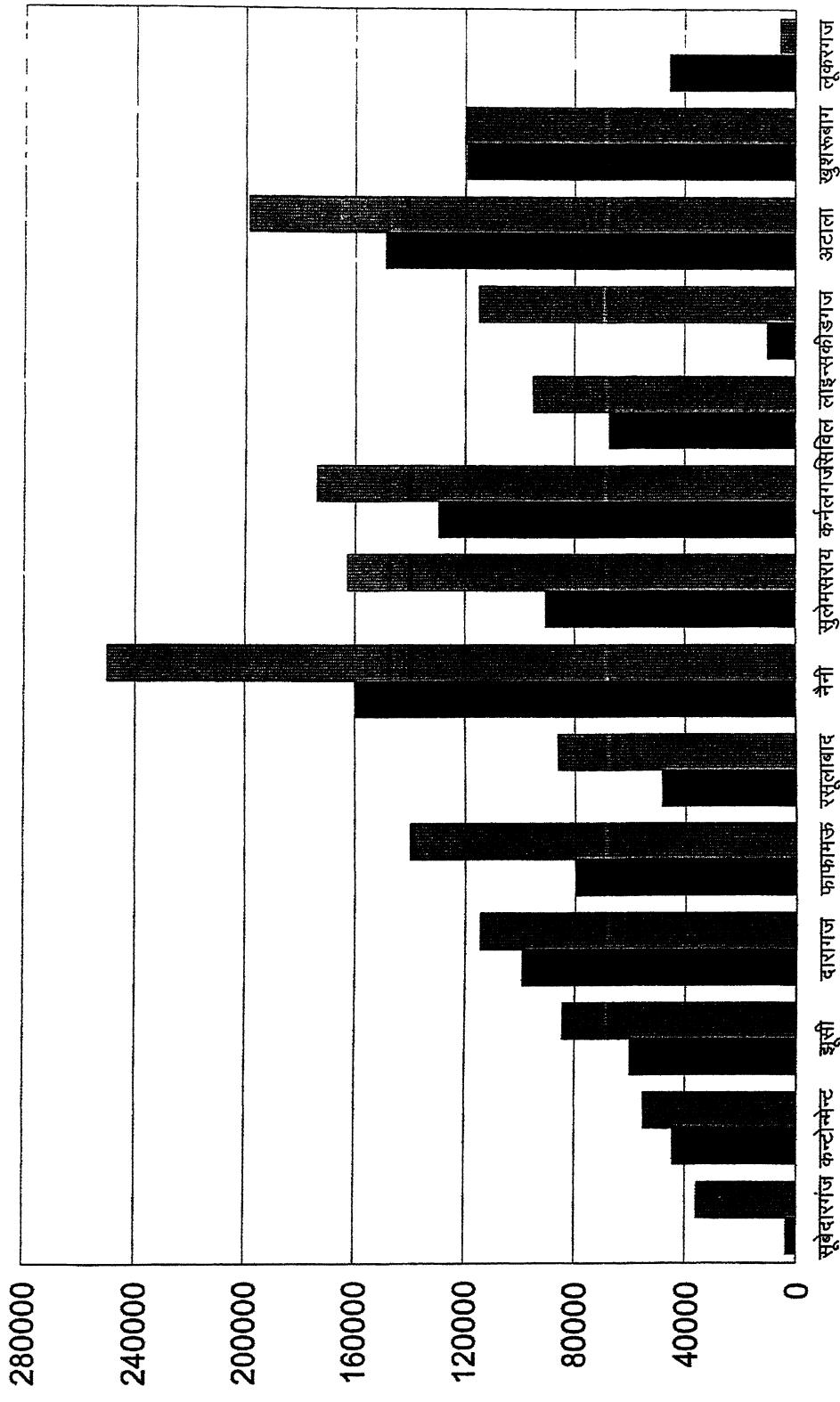
यह अनुमान लगाया जाता है कि जनसंख्या वर्ष 2001 एवं 2018 में क्रमशः 12.0 लाख एव 16.52 लाख हो जायेगी। भविष्य में वर्ष 2001 एवं 2018 की आवश्यकतानुसार निम्न प्रकार की आवश्यकता होगी। (सारणी 3 7)

वर्ष 2001 के लिए

1 नदी जलगृहण कूप एवं अशोधित जल ऊपर उठाने हेतु पम्प	-1
2 जलशोधन प्लांट (जल गृहण कूप से नजदीक)	200 M
3 स्वच्छ जल संग्रहण टैंक .	36 ली०/व्यक्ति/दिन
4 स्वच्छ जल संग्रहण टैक	36 मिलीयन लीटर
5 अशोधित जल पम्पिंग प्लांट	45 ली०/व्यक्ति/दिन
6 स्वच्छ जल	2 Km.

इलाहाबाद विकास प्राधिकरण, इलाहाबाद
आय—व्यय का तुलनात्मक विवरण (रु. लाख मे)
व्यय
आय
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
1978-79
1979-80
1980-81
1981-82
1982-83
1983-84
1984-85
1985-86
1986-87
1987-1988
1988-1989
1989-2000

मानचित्र सख्या 3 7

इलाहाबाद के प्रमुख पम्पिंग स्टेशन

मानचित्र संख्या 3.8

इलाहाबाद शहर में सम्भावित जल की आवश्यकता
2001
2018
280000
240000
200000
160000
120000
80000
40000
0
सूबेदारगंज
कन्टोन्मेन्ट
झूसी
दारागज
फाफामऊ
रसूलाबाद
नैनी
सुलेमसराय
कर्नलगज
सिविल लाइन्स
कीडगज
अटाला
खुशरूबाग
लूकरगज
मानचित्र सख्या 3.9

7 ओवर हेड टैक	10 नम्बर
8 वितरण व्यवस्था	100 किमी
9 नलकूप	20

वर्ष 2018 हेतु

1 नलकूप	80 नये
2 वितरण व्यवस्था	40 किमी
3 ओवर हेड टैक	3

वित्तीय आवश्यकता

वर्ष 2001 की आवश्यकतानुसार कुल अनुमानित व्यय लगभग 20 00 करोड रु० तथा वर्ष 2018 की आवश्यकतानुसार 25 00 करोड रु० का व्यय आने की सम्भावना है।

जलापूर्ति हेतु गठित ग्रुप की संस्तुति

माननीय अध्यक्ष जल निगम की अनुपस्थिति के कारण सर्वसम्मति से श्री शंकर लाल जायसवाल मुख्य नगर अधिकारी को ग्रुप-लीडर चुना गया। श्री बी० के० गुप्ता, प्रबन्ध, निदेशक, उत्तर प्रदेश जल निगम भी ग्रुप मे की टीम लीडर चुने गये।

सर्वश्री रत्नाकर सिह, श्री विहगेश सरन अधिशासी अभियंता उत्तर प्रदेश जल निगम एव श्री आर०बी० सिह, अधिशासी अभियन्ता जलसंस्थान को भी विचार विमर्श हेतु टीम में लिया गया।

उत्तर प्रदेश जल निगम द्वारा प्रस्तुत पेपर मे 2001 एवं 2018 में इलाहाबाद में नगर की जनसंख्या 12.00 लाख एव 16 53 लाख आंकी गयी है। 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन पानी की आवश्यकता को लेते हुए कुल पानी की आवश्यकता 2001 के लिए 240 एम०एल०डी० तथा 2018 के लिए 330 एम०एल०डी० आंकी गई है।

वर्तमान में घरेलू उपयोग हेतु माना 150 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन निर्धारित किया गया है। जिसके अनुसार गणना करने पर मॉग 2001 के लिए 180 एम०एल० डी० एवं म्युसिपल एवं औद्योगिक मॉग सम्मिलित नही है।

इलाहाबाद नगर पवित्र नदियों (गंगा एवं यमुना के संगम), इलाहाबाद हाईकोर्ट एवं विभिन्न सरकारी विभागों के मुख्यालय के लिए प्रख्यात है। जिसके कारण नगरीय क्षेत्र में एक बडी संख्या में यात्री/नागरिक आते हैं जो यहाँ की सुविधाओं का उपयोग करते हैं। माघमेला (वर्ष मे एक माह तक) अर्द्धकुम्भ (प्रति छः वर्ष के बाद) एवम महाकुम्भ (प्रति बारह वर्ष के बाद) में यात्रियो की सख्या बहुत अधिक होती है और महाकुम्भ में लगभग 1 50 से 2 00 करोड़ यात्री यहॉ आते है। जिनमें से लगभग 30% यात्री नगरीय क्षेत्र में निवास करते हैं।

अत मानक 150 लीटर प्रति व्यक्ति के स्थान पर कम से कम 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रति दिन मानक रखना इलाहाबाद नगर के लिए उचित है। यह भी आवश्यक है कि फर्लटिग पॉपुलेशन का आकलन विस्तृत रूप से कर लिया जाय।

2 वर्तमान मे जलापूर्ति के स्रोत यमुना नदी (60 से 80 मिलियन लीटर प्रतिदिन) एवं नलकूपो से 120 मिलियन लीटर प्रतिदिन से जल उत्पादन किया जा रहा है परन्तु जलापूर्ति के प्रति जनता मे असन्तोष है। जो ग्रीष्म मे बढ़ जाता है। जिसके निम्न कारण है–

1 यमुना नदी एवं नलकूपो के जलस्तर मे भारी कमी। करेला बाग का वाटर पम्पिग स्टेशन पर गर्मी मे

2 कुँओं से जलापूर्ति पूरी तरह प्रभावित होती है।

2 नगर का क्षैतिज रूप से तेजी से विस्तार एवं भौगोलिक परिस्थितिया

3 अनियमित विद्युत आपूर्ति/ यात्रिक कठिनाइयॉ।

4 खुशरूबाग स्वच्छ जल पम्पिंग स्टेशन से सीधे बहुत बड़ी जनसंख्या को एक ही प्वाइंट से जल वितरण करना।

5 जनाक्रोश के कारण अल्पकालीन योजनाओं पर विशेष बल। केवल स्रोत बनाये गये, परन्तु जल वितरण नलिकाओं/ स्टोरेज क्षमता का विस्तार नहीं किया गया।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2001 एवं 2018 के प्रस्ताव निम्न प्रकार निर्धारित होने चाहिए।

1 करेलाबाग मे यमुना नदी पर इन्टकवेल का निर्माण। रॉ वाटर पम्पिंग प्लाट 15 किलो प्रतिमिनट -3 नग, CI राइजिग मैन-750 मिली मीटर व्यास -2700 मीटर।

2 रानी मण्डी एवं स्वरूपरानी पार्क मे नल पम्पिग स्टेशन का निर्माण एवं उनको खुशरूबाग स्वच्छ जल पम्पिंग स्टेशन से भरने की व्यवस्था

3 वितरण प्रणाली -100 किमी

4 नलकूप -20 अदद

5 आर०सी०सी० सिरोपरि जलाशय- 10 अदद

6 सेग्रीगेशन ऑफ जोन खुशरूबाग

7 लीक डिटेक्शन/ बेस्ट प्रिवेन्शन, अवैधानिक जल संयोजन/ गृहों का सर्वे/ आदि।

अनुमानित लागत रु० 23 80 करोड़

वर्ष 2018 के लिए-मुख्य क्षेत्र जहॉ वृद्धि सम्भावित हो- नैनी, झूँसी, फाफामऊ, सुलेम सराय, करेली, इत्यादि। यह सभी क्षेत्र नल कूपों से आपूर्ति होंगे। (चित्र संख्या 3.9)

1 नलकूप

(क) नये कलकूप - 80 अदद

(ख) रिबोर नलकूप - 80 अदद

2 जल वितरण नलिका - 40 किमी०

3 शिरोपरि जलाशय - 3 नग

अनुमानित लागत - 25 00 करोड

शासन/जलसस्थान को आर्थिक कठिनाईयो को ध्यान मे रखते हुए उपरोक्त धनराशि प्राप्त करने मे बाध्य सहायता लेनी पडेगी और जल संस्थान की आर्थिक स्थिति बहुत अधिक सुधार करना पडेगा।

जल संस्थान की आर्थिक स्थिति निम्न कारणो से ठीक नही है।

1 उत्पादन लागत के अनुरूप जल मूल्यो का न होना।

2 वसूली एवं अन्य कार्यो मे विभिन्न प्रकार के हस्तक्षेप

3 सगठनात्मक ढॉचे मे कमियॉ आदि।

जनहित में जलसस्थानों की प्राथमिकता आर्थिक स्थिति को सुधारने मे होनी चाहिए और सामान्य सचालन एवं अनुरक्षण कार्यो से धीरे-धीरे अपने को दूर करते हुए मैनिटरिग एवं सुपरवीजन पर ध्यान के केन्द्रीत करना चाहिए। इसमे प्राइवेट एजेन्सीज का पूरा प्रयोग न होना चाहिए।

उपरोक्त खर्चे सेजल सस्थान के ऊपर प्रतिवर्ष लागत 3.00 करोड़ का व्यय भार अतिरिक्त आयेगा। वर्तमान मे जल सस्थान बिजली का केवल आशिक रूप से भुगतान कर रहे है। जल सस्थान की आय बढ़ाने के लिए न्यूनतम जल मूल्यो की दरें जोकि वर्तमान में न्यूनतम 360 तक गृह कर निर्धारिण में रूपये 360/- प्रतिवर्ष एवं गृहकर निर्धारण रूपये 361 से 1000 तक के लिए रूपये 480/- प्रतिवर्ष है। की कम से कम बढ़ाकर रूपये 75%(रू 361/- 1000/ कर निर्धारण) करना पड़ेगा साथ ही साथ जल मूल्य की दर रु० 2/- प्रति हजार लीटर से बढ़ाकर रू० 2 50-3/- प्रति हजार लीटर करना होगा। इससे जल संस्थान की आय लगभग 3 50 करोड़ रूपये बढ़ेगी। शनैः शनै प्रति वर्ष जल सस्थान की अपनी जलमूल्य की दरों को संशोधित करना चाहिए।

सीवर व्यवस्था

माननीय अध्ययक्ष, 30 प्रदेश जल निगम की अनुपस्थिति के कारण श्री शंकर लाल जायसवाल, मुख्य नगर अधिकारी की टीम का लीडर एवं श्री बी०के०गुप्ता प्रबन्ध निदेशक उत्तर प्रदेश जल निगम को टीम का टीम लीडर चुना गया।

उत्तर प्रदेश जल निगम द्वारा प्रस्तुत पेपर में 1998 की जनसंख्या 10.66 लाख एव वर्ष 2013 के लिए 15 30 लाख आकी गई है। इस जनसंख्या द्वारा प्रयुक्त जल से जनित होने वाले सर्विज की मात्रा 159 92 एवं 226 32 मिलियन लीटर प्रतिदिन उपरोक्त वर्ष मे आकी गई है।

वर्तमान में नगर का मात्र 35% भाग सीवर से आच्छादित है और उचित जल की मात्रा लगभग 160 मिलियन लीटर प्रतिदिन है जिसके शोधन हेतु मात्र 60 मिलियन लीटर प्रतिदिन शोधन संयन्त्र बना हुआ है। इसके अतिरिक्त छ· इण्टरमीडियट सर्विज पम्पिंग स्टेशन है 3 बहुत पुराने है और उनमें लगे हुए पम्प भी पुराने होने के कारण बदलने की आवश्यकता।

वर्ष 2001 से सम्बधिंत कार्य-प्रथम चरण

1 मोरगेट से अलोपीबाग तक 500 मि० मीटर व्यास 1950 मीटर।

2 अलोपीबाग से गऊघाट तक 900 मि० मीटर व्यास–3350 मीटर की राइजिग मेन, अलोपीबाग पम्पिंग स्टेशन के पम्पिंग प्लांट बदलने सम्बन्धी कार्य आदि। लागत 396 70 लाख। नगर की सीवर लाइन की एक पूर्ण रूप सफाई एवं मरम्मत - रु० 271 24 लाख

3 अल्लापुर क्षेत्र मे सीवर व्यवस्था एवं तत्सम्बन्धित कार्य रु० 1200 00 लाख

4 अशोक नगर, राजापुर, नेवादा, सिविल लाइन्स क्षेत्र में सीवर लाइन बिछाना एवं तत्सम्बधिन्त कार्य-1000 00 लाख कुल योग रु० 2867 94 लाख

अर्थात रु० 28 68 करोड़

वर्ष 2013 के लिए (द्वितीय चरण)

शेष कार्य जो गऊघाट जोन, कटरा, तेलियरगंज, सुलेम सराय, नैनी क्षेत्रों में सीवर व्यवस्था, राइजिग जोन, पम्पिंग स्टेशन, ट्रटिमेन्ट प्लांट एवं तत्सम्बन्धी कार्य अनुमानित लागत रू० 140.87 रूपये

अर्थात रु० 141.00 करोड़

इतनी बड़ी धनराशि पर कर्ज पर व्याज देना जलसंस्था। के आर्थिक संशाधनों द्वारा किसी भी स्थिति में सम्भव नही है। अत· इस पर शत प्रतिशत अनुदान देना आवश्यक है।

संस्कृति पर्यटन एवं खेल-कूद

संस्कृतिः इलाहाबाद आदि काल से धर्म, दर्शन व सस्कृति का केन्द्र रहा है। प्रयाग राज की सस्कृतिक धरोहर का सरक्षण एव प्रसाद उतना ही आवश्यक है जितना की नगर मे समृद्धि सुख साधन एवं सम्पन्नता की व्यवस्था। यहॉ के दर्शनिय स्थल धार्मिक एव सस्कृति भावनाओं से ओत-प्रोत है। यही कारण है कि हजारो वर्ष पूर्व से हुई कुम्भ तथा अर्द्धकुम्भ की परम्परा आज भी सजीव है और देश-विदेश से पर्यटक इस अवसर पर उपस्थित होते है और यहॉ (अनेकता मे एकता) की भावना का समावेश दृष्टिगोचर होता है। अत.

1 उत्तर मध्य सस्कृतिक केन्द्र के कार्यक्रमो का फैलाव जन-जन तक और बढ़ाया जाय।

2 प्रयाग सगीत समिति, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, हिन्दुस्तान एकेडमी, व हिन्दी साहित्य सम्मेलन आदि सस्थाओं में सांस्कृतिक गति विधियॉ तेज की जाय तथा इनका भी एक निर्धारित वार्षिक कैलन्डर हो ताकि पर्यटको को पूर्ण सूचना रहे कि किस माह में इलाहाबाद आगमन पर उसे कौन से दर्शनीय अवसर मिल जाते है।

3 (त्रिवेणी महोत्सव) का महत्वपूर्ण आयोजन प्रतिवर्ष महाशिवरात्रि के अवसर पर आयोजित किया जाय उसकी सीमित मे जिला प्रशासनिक अधिकारियो के अतिरिक्त जनप्रतिनिधियो को भी सम्मिलित किया जाय और शासन से सहायता प्राप्त एवम् शासको स्थायी रूप दिया जाय।

4 सास्कृतिक गौरव सस्थान जो नगर के प्रबुद्ध अनुभवी नागरिकों का सगम है, को सुदृढ कराया जाये।

पर्यटन विकास

1 सर्वप्रथम, एक जिला पर्यटन निधि स्थापित की जाये।

2 तत्पश्चात् एक जिला पर्यटन सीमित गठित हो जिसमें निर्वाचन प्रतिनिधियों, अधिकारियों के साथ-साथ विभिन्न सांस्कृतिक गतिविधियो से सम्बन्द्ध व्यक्तियों को भी सम्मिलित किया जाय।

3 पर्यटक वाराणसी बहुत आते है, यदि इलाहाबाद को वाराणसी से पर्यटन हेतु सम्बन्ध किया जाये तो पर्यटक दोनों स्थान देखना चाहेगे।

4. एक ऐसा पर्यटक निवास विकसित हो, जहाँ बच्चों के लिए भी मनोरंजन की व्यवस्था हो। साथ ही रेल विभाग में उपलब्ध डारमिट्री का पर्यटकों के लिए उपयोग कराया जाये तथा उत्तर प्रदेश पर्यटन द्वारा ''रैन बसेरा'' का निर्माण हो और इसी प्रकार का ''रैन बसेरा'' इलाहाबाद विकास प्राधिकरण भी निर्मित करा ले।

5 ''ट्रेवेल एजेन्सी'' तथा ''गाइड'' जो उत्तर प्रदेश पर्यटन द्वारा पंजीकृत हो, की व्यवस्था इलाहाबाद मे कराई जाये।

6 वार्षिक माघ मेला हेतु, बॉध के इस ओर, स्थायी व्यवस्था राज्य सरकार द्वारा कर दी जाये ताकि प्रत्येक वर्ष का खर्चा कम हो जाये।

7 इलाहाबाद को सभी प्रादेशिक राजधानियो से सीधी ट्रेनो से जोड दिया जाय। विशेष रूप से ''शताब्दी ट्रेन यथाशीघ्र प्रारम्भ कर दी जाये।

8 उत्तर प्रदेश पर्यटक द्वारा निर्मित होने वाला यात्री निवास अरैल में न बनकर शहर की ओर, स्टेशन के निकट निर्मित है।

9 पर्यटन से सम्बन्धित इलाहाबाद के सभी धार्मिक, ऐतिहासिक व सांस्कृतिक स्थलो की पूर्ण सूचना की एक सचित्र पुस्तिका उत्तर प्रदेश पर्यटन विभाग द्वारा प्रकाशित है।

10 रेलवे स्टेशन पर पर्यटको को पूर्ण जानकारी प्रदान करने हेतु एक सूचना-बूथ व स्टाल निर्मित किया जाये।

11 बौद्ध स्थलों मे कौशाम्बी को भी सम्मिलित किया जाय और वहॉ विशेष रूप से साधना केन्द्र, यात्री निवास, पेयजल एवं विद्युत, आदि की समुचित व्यवस्था की जाय।

खेलकूद

1 खेलकूद को उच्च वरीयता प्रदान की जाय ताकि खिलाड़ियों का उत्साह वर्धन हो। गर्व का विषय है कि इण्लैण्ड तथा हंगरी जाने वाली जिमनास्टिक के सभी बालक इलाहाबाद के है।

2 इलाहाबाद में दो स्टेडियम निर्मित हो, प्रत्येक मे 500 खिलाड़ियों के खेल-कूद की व्यवस्था हो क्योंकि वर्तमान स्टेडियम माननीय उच्च न्यायालय के आदेशानुसार वहॉ से हटाया जाना है।

3 इलाहाबाद विकास प्रधिकरण द्वारा प्रत्येक एक वर्ग किमी के क्षेत्र में छोटे-बडे खेल के मैदान एवं पार्क निर्मित करायें जायें।

4 केन्द्रीय मानव संसाधन मंत्रालय की समिति ने खेल-कूद को पृथक विषय के रूप स्वीकार किया है जिसको विद्यालयों मे लागू किया जाय।

5 लूकर गज मे चुनी गई "साईट" पर ऐथलेटिक व फुटबाल स्टेडियम विकसित किया जाय।

6 महिलाओं के लिए एक पृथक "स्पोर्टस कालेज" को स्थापना कराई जाये जिसमे 5-6 खेलों के साथ पढाई की भी समन्वित व्यवस्था हो। इसके लिये झूँसी मे 4-5 एकड का स्थान चुन लिया गया है, इसी के अतर्गत एक योग केन्द्र भी विकसित किया जाय।

7 म्योहाल के अतिरिक्त एक अन्य स्पोर्टस काम्पलेक्स का विकास, जिसका क्षेत्रफल 50x30 मीटर तथा जिसकी 500 दर्शको की हो, निर्मित कराया जाये।

8 इलाहाबाद मे बैडमिटन मे राष्ट्रीय स्तर पर योगदान दिया है किन्तु मॅहगी "शटल-काक" के कारण खिलाडियों को कठिनाई आ रही है। इनको सब्सीडाइज्ड दामो पर शटल काक उपलब्ध कराई जाय।

9 जल खेल-कूद के लिए इलाहाबाद मे अत्यधिक सम्भावनायें है। इसका केन्द्र अरैल के स्थान पर यमुना तट पर ही मिन्टो पार्क और बलुआघाट के बीच चयनित किया जाय।

10 खेल-कूद एसोशियसन को उत्साहित कर उनकी संख्या बढ़ाई जाये तथा नगर निगम आदि के खेल-कूद निधि का उपयोग, इस कार्य के प्रोत्साहन के लिए भी, किया जाय।

अत में सीमित का विषय है कि प्रयाग की गौरवशाली सांस्कृतिक तथा दार्शनिक धरोहर का संरक्षण तथा प्रसार हो। पर्यटन, खेल-कूद तथा रगमंच को बढ़ावा मिले, सत्ता की सस्कृति के स्थान पर सस्कृति की सत्ता का वर्चस्व हो। नगर बौद्धिक दृष्टि से भी सम्पन्न हो। प्रगति उन्मुख प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी जी के शब्दों में "तेरा वैभव अमर रहे मॉ, हम दिन चार रहें न रहे"।

इलाहाबाद सिविल लाइन्स क्षेत्र के विकास पर गठित उप समूह के सुझावों

1 अग्रेजो द्वारा कलकत्ता के चौरगी क्षेत्र के बाद इलाहाबाद का सिविल लाइन्स दूसरा ऐसा नगर था जिसका सुनियोजित विकास एक नियोजित ले आउट बनाते हुए आज से 150 साल पूर्व किया था। इस प्रकार यह भारत के सबसे पहले नियोजित शहरों मे से एक है। इसमे काफी चौडी सडके है और सभी सडके एक दूसरे से 90^0 के कोण पर जुडती है तथा 2-3 एकड के बडे प्लाट बने हुए है जिसमे आलीशान बगले है और काफी हरियाली है। इस प्रकार शहर के इस हिस्से को संरक्षित किया जाना आवश्यक है।

2 सिविल लाइन्स के वर्तमान स्वरूप को ज्यादा से ज्यादा समय सरक्षित रखने के लिए इस हिस्से का जोनल प्लान महायोजना के अन्तर्गत बनाया जाना उचित होगा जिसमें सड़को के स्वरूप, गाडियो के पार्किग स्थल, हरियाली सुरक्षित रखने के उपाय तथा इस क्षेत्र के व्यवसायिक व आवासीय क्षेत्रों की मुख्य सडको एव भवनो के रंग व डिजाइन मे एकरूपता लाने हेतु नियम बनाया जाय तथा उसका अनुपालन सुनिश्चित किया जाय। अभी यह नया विकसित होता हुआ जा सकता है और आसान भी होगा।

3 सिविल लाइन्स क्षेत्र का मुख्य व्यावसायिक क्षेत्र ''वाहन विहीन क्षेत्र'' के रूप में बनायें जाने के लिए नियम बनाये जाने की आवश्यकता है और ऐसे क्षेत्र में वाहनों के प्रवेश पर जुर्माना आदि किया जा सकता है ताकि प्रदूषण से बचा जा सके। इसके साथ ही साथ सिविल लाइन्स के व्यवसायिक क्षेत्र के चारों किनारो पर पर्यात्त पार्किग स्थल निर्धारित करना होगा ताकि वाहन वहॉ पार्क करके लोग पैदल आ जा सकें।

4 सिविल लाइन्स क्षेत्र अपनी प्राकृतिक हरियाली के लिए मशहूर है, अत· इसे बचाये रखने के लिए इस क्षेत्र मे हरे-भरे पेडों को काटने सम्बन्धी नियम सामान्य से ज्यादा कठोर बनाया जाना चाहिए। जिससे यहॉ के पेड़ काटना कठिन हो जाये और प्रक्रिया काफी दुरूस्त बनी रहे, ऐसी स्थिति में ही यहाँ की हरियाली लम्बे समय तक बचाया जा सकता है। इसके अतिरिक्त दूसरा उपाय यह भी किया जा सकता है कि यहाँ के भू-स्वामियों को उनके प्लाट के क्षेत्रफल के अनुपात में पेड़ लगवाने सम्बन्धी नियम जोनल प्लान मे कर दिया जाये ताकि हरियाली सुरक्षित रह सके। पेड न लगवाने पर जुर्माना लगाने की कार्यवाही भी होनी चाहिए।

5 इस क्षेत्र की सुन्दरता और एक रूपता बनाए रखने के उद्देश्य से विभिन्न सड़कों पर दुकान और भवनों के डिजाइन प्रोजेक्शन एक ही प्रकार के हों तथा अलग-अलग गलियों में अलग-अलग रंग योजना लागू की जाय।

6 पी०डी० टण्डन पार्क का एतिहासिक महत्व है, परन्तु यह उपेक्षा का शिकार हो रहा है। अतः इसके सरक्षण, रख रखाव व सुन्दरीकरण की व्यवस्था की जानी चाहिए।

7 व्यावसायिक क्षेत्र में जनसामान्य की सुविधा के लिए मूत्रालय तथा शौचालय स्थापित किया जाना आवश्यक है तथा इसकी देख-रेख ''सुलभ'' जैसी संस्थाओं को दिया जाना चाहिए।

8 शान्ति व कानून व्यवस्था के बढ़ते हुए खतरो को देखते हुए व्यावसायिक क्षेत्रो मे पुलिस बूथ व वायरलेस सेट युक्त मोबाइल यहॉ हर समय तैयार रहे ताकि कोई अवांछित घटना न हो और यदि हो तो उस पर तत्काल प्रभावी कार्यवाही हो सके।

9 बिजली के खम्भे सडकों मे अतिक्रमण को बढ़ावा देते है अत- इन्हे हटाकर बिजली के तार भूमिगत कर दिये जाये ताकि सडको की चौडाई बढ़ सके और आवागमन में सुविधा हो।

10 चूँकि सडके और पटरियॉ सिविल लाइन्स मे काफी चौडी है। अत पटरियों पर एक लाइन छायादार तथा दूसरी लाइन शोभादार वृक्ष लगवा दिये जाये जिससे इन सडको की खूबसूरती और बढ जाये।

11 सिविल लाइन्स के बगलो के आउट हाउसेज में सागरपेशा लोग रहते है और उनकी सख्या बगले के निवासियो की संख्या से ज्यादा है अतएव जब कभी बंगलों की भूमि का विभाजन हो उस समय उनके लिए आवास हेतु स्थान सुरक्षित रखा जाय या सिविल लाइन्स मे कुछ स्थानों पर उनके लिए आवासिय कालोनियॉ बना दी जाये ताकि उनको बाहर विस्थापित न होना पड़े। सागरपेश लोग पीढ़ियों से मुख्य बंगलों का हिस्सा रहे है और उन्होंने उनकी सेवा की है अतः उनकी ओर ध्यान अवश्य दिया जाना चाहिए।

12 सरोजनी नायडू मार्ग तथा थार्नहिल रोड जहॉ पर सरकारी कार्यालय स्थापित है दिन के समय बहुत सारी गुमटी व ठेले इक्ठे हो जाते है और ट्रैफिक आवागमन में कठिनाइयॉ होती हैं। ऐसे स्थानों पर स्थित चौडी सड़क की पटरियो पर दुकानें बना कर उनको आवंटित कर दी जाय ताकि कार्यालयों में काम करने वाले हजारो लोग साफ सुथरी व अच्छी दुकानों पर बैठ कर चाय पानी खाने का लाभ उठा सके और ठेलों के कारण सडक पर अनावश्यक बाधा न उत्पन्न हो सके।

13 अवारा पशुओं के कारण कई बार दुर्घटनायें हो जाती है। अतः यह सुझाव आया कि सिविल लाइन्स को "कैटिल फ्री जोन" बना दिया जाय और यहाँ पर नगर महापालिका अधिनियम के अन्तर्गत आवारा पशुओं को बन्द करने के कानून का पालन सख्ती से किया जाय।

14 सड़को के किनारे व दुकानों की संख्या दिनो-दिन बढ़ती जा रही है और ये लोग सड़कों के किनारे ही अपना व्यवसाय करते हैं जो कि स्पष्ट रूप से सार्वजनिक भूमि पर अतिक्रमण में आता है। इन अतिक्रमणों के विरुद्ध कानूनी रूप से कार्यवाही की जानी चाहिए तथा यदि सम्भव हो तो ऐसे गैरेजों व गाड़ियों की मरम्मत वाली दुकानों को मुख्य व्यावसायिक केन्द्र से हटाकर अन्यत्र कर दिया जाय क्योंकि ये काफी जगह घेरती हैं और आवागमन में बाधा उत्पन्न करती है।

15 एम०जी० मार्ग पर स्थित रोड वेज बस अड्डे को भी स्थानान्तरित करने का सुझाव भी आया कि सिविल लाइन्स में किसी प्रकार की बस चाहे सरकारी हो अथवा निजी टेम्पो व भारी वाहन के प्रवेश पर प्रतिबन्ध लगाया जाय।

16 सिविल लाइन्स मे सरकार की फ्री होल्ड पालिसी के कारण 2-3 एकड वाले बडे बगलो के विभाजन होकर छोटे-छोटे प्लाटों के बिना इलाहाबाद विकास प्राधिकरण से ले आउट पास कराय, विक्रय हो रहे हैं और अनियोजित ढग से विकास हो रहा है। इस क्षेत्र मे प्लाटो की रजिस्ट्री पर तब तक रोक लगायी जाय जब तक भू-स्वामी अपने प्लाट के भू-विभाजन का ले-आउट प्राधिकरण से पारित नही करा लेता।

चौक का विकास

माननीय उच्च न्यायालय के न्यायमूर्ति श्री मारकण्डेय काटजू के निर्देश पर इस विषय पर भी उप समूह में चर्चा हुई। इलाहाबाद का चौक क्षेत्र बहुत घना बसा हुआ है। इसमें पर्याप्त पार्किग के स्थान नही है, सड़के अतिक्रमण के कारण सरकारी हो गयी हैं। जिसके कारण रोड जाम समय-समय पर होता रहता है और आवागमन मे दिक्कते होती है। इसके सुधार हेतु निम्न सुझाव दिये गये है —

1 पार्किग की समस्या के निराकरण हेतु प्रतिभागियों द्वारा यह सुझाव दिये गये कि मोहम्मद अली पार्क के पास किसी स्थान पर एक अण्डर ग्राउण्ड पार्किग व्यवस्था बना दी जाय।

2 यह बताया गया कि सड़क के किनारे पेवमेन्ट पर दुकानदारों द्वारा शेड लगा दिये गये है और ऊपर बारजा बढा दिये गये है। इस प्रकार सड़को पर अतिक्रमण से पटरिया संकुचित हो गई हैं ऐसे अतिक्रमणों को हटाया जाना चाहिए ताकि पैदल चलने वाले नागरिको को सुविधा हो सके।

3 खुशरूबाग के पास राज्य परिवहन निगम का बस अड्डा है जो सडक के किनारे है और अधिकतर यहॉ सडक जाम रहता है जिसे यहॉ से शिफ्ट कर दिया जाय। इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा बताया गया कि इस सम्बन्ध मे नेहरू पार्क के समीप स्थल चिह्नित कर दिया गया है और इसके शिफ्ट करने की कार्यवाही की जा रही है।

4. चौक क्षेत्र मे ट्रॉफिक प्रबन्ध पर विशेष ध्यान दिया जाना है और जहॉ तक हो सके कुछ क्षेत्र में ''वन-वे ट्रॉफिक'' लागू कर दिया जाये। और उनका इनफोर्समेन्ट शक्ति से किया जाना उचित होगा।

इलाहाबाद सिविल लाइन्स क्षेत्र का विकास

इलाहाबाद नगर पवित्र गंगा यमुना एवं अदृश्य सरस्वती के संगम पर स्थित एक अत्यन्त महत्वपूर्ण पौराणिक शहर है। इस शहर का धार्मिक महत्व यहॉ प्रत्येक वर्ष जाडे में होने वाला माघ मेला एवं बारह वर्ष पर होने वाला कुम्भ मेला तथा छः वर्ष पर होने वाला अर्द्धकुम्भ मेले में देखा जा सकता है। कुम्भ मेला एवं अर्द्धकुम्भ मेले में न देश के कोने-कोने से व्यक्ति आते है बल्कि विदेशी पर्यटक भी विश्व के इस विशालतम जनसमूह को देखने के लिए आकर्षित होते हैं। संगम क्षेत्र के अतिरिक्त इलाहाबाद में मुगल कालीन किला, खुशरूबाग, आनन्द भवन, उच्च

न्यायालय, इलाहाबाद विश्वविद्यालय आदि है। इलाहाबाद नगर का सिविल लाइन्स क्षेत्र ब्रिटिश काल से ही एक सुन्दर ले आउट से बसा क्षेत्र रहा है, यहॉ पर महत्वपूर्ण चौडे मार्ग यथा महात्मा गॉधी मार्ग, थार्नहिल रोड, हेस्टिग रोड (न्यायामार्ग), सरदार पटेल मार्ग एव बेली रोड तथा कमला नेहरू रोड आदि है। इसके अतिरिक्त पूरब, पश्चिम एव उत्तर दक्षिण दिशाओं मे कई छोटे मार्ग भी है।

सिविल लाइन्स क्षेत्र से ही सटा हुआ पूरब तरफ लगभग 150 एकड़ मे हरा-भरा अल्फ्रेड पार्क है सिविल स्टेशन क्षेत्र पश्चिम तरफ कैन्टोमेंट बोर्ड क्षेत्र से तथा उत्तर तरफ कैन्टोमेन्ट बोर्ड क्षेत्र से मूल रूप से जुडा हुआ था परन्तु अब उत्तर तरफ राजापुर एव कटरा क्षेत्र विकसित हो चुके है इस प्रकार सिविल स्टेशन क्षेत्र पूरब तरफ किला क्षेत्र के कैन्टोमेन्ट बोर्ड से जुडा हुआ था, परन्तु अब बीच मे जार्ज टाउन, सोहबतिया बाग, बैरहना आदि मुहल्ले भी विकसित हो चुके है इस प्रकार वर्तमान सिविल लाइन्स क्षेत्र पश्चिम मे उच्च न्यायालय पूर्व मे अल्फ्रेड पार्क दक्षिण में नवाव यूसुफ रोड एव उत्तर मे थार्नहिल रोड को ही माना जा सकता है।

वर्तमान स्वरूपः– ब्रिटिश काल के सिविल स्टेशन क्षेत्र सुन्दर सडकों के नेटवर्क से जुडा बडे-बडे बगलो के रूप मे स्थित था। यह भूमि नजूल भूमि रही है और अग्रेजों के भारत छोडने के साथ यह भूमि पट्टे पर लोगों को दी गई। अधिकांश पट्टे नब्बे वर्ष की अवधि के लिए दी गई जिसकी अवधि भी 1960 से 1970 के बीच समाप्त हो गई। कालान्तर मे मा० स्वोंच्च न्यायालय के आदेशानुसार इनके नवीनीकरण का भी आदेश दिया गया। अब उ०प्र० सरकार के निर्देशानुसार इन नजूल भूखण्डों को फ्रीहोल्ड में भी परिवर्तित करने का कार्य प्रारम्भ हुआ कुछ बंगले फ्री होल्ड में परिवर्तित हो चुके है परन्तु कालान्तर मे मा० स्वोंच्च न्यायालय द्वारा स्थगन आदेश देने के कारण यह कार्य ठप पडा हुआ है।

स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद यद्यपि सिविल लाइन्स क्षेत्र का विकास बहुत धीमी गति से हुआ है, फिर भी महात्मा गॉधी मार्ग पर गिरजाघर चौराहे से पूर्व तरफ हनुमान मन्दिर तक का क्षेत्र कामर्शियल एव कार्यालय के रूप में विकसित हुआ है। उत्तर दक्षिण जाने वाले सरदार पटेल मार्ग नवाब युसूफ रोड से लेकर वर्तमान जी०टी० रोड (पुराना कानपुर रोड) इस व्यवसायिक क्षेत्र के रूप में प्रयुक्त हो रहा है। इन मुख्य मार्गो के सामान्तर स्थित अन्य मार्गो पर भी अब धीरे-धीरे व्यवसायिक गतिविधियाँ प्रारम्भ हो रही है। कुछ विगत वर्षो से इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा निर्मित इन्दिरा भवन तथा संगम प्लेस के नाम से एक प्राइवेट बहुमंजली इमारत अस्तित्व में आ चुकी है। अन्य इमारतें एक मंजिल अथवा दो मंजिला हैं। इस आवासिय भाग में बड़े-बडे बगले स्थित है। इन बंगलों में लगे वृक्षों के चतुर्दिक के कारण ही सिविल लाइन्स का क्षेत्र हरा भरा क्षेत्र है परन्तु जनसंख्या के बढ़ते दबाव, भूमि के बढ़ते मूल्य, परिवार के विघटन, फ्रीहोल्ड की नीति एवं भू-विक्रय मूल्य से अच्छे धन की प्राप्ति की आशा के कारण सिविल लाइन्स क्षेत्र के बडे-बड़े बंगलों का स्वरूप अब परिवर्तित होकर छोटे-छोटे टुकड़ों में होता जा रहा है। जहाँ पर व्यवसायिक आवासीय निर्माण प्रारम्भ हो चुका है। बड़े भूखण्डों के विभाजन के फलस्वरूप वृक्षो की कटान भी हो रही है और सिविल लाइन्स क्षेत्र अपने मशहूर हरियाली का स्वरूप धीरे-धीरे खोता जा रहा है। (मानचित्र संख्या 3.1)

विकास

समय की गति के साथ बगलो के स्वरूप मे परिवर्तन हो रहे है और पुराने भवन कला के स्थान पर आधुनिक भवन कला से सुसज्जित निर्माण अस्तित्व मे आ रहे है। परन्तु इसी के साथ इन पुराने बगलो मे सैकडो वर्ष से रह रहे सागर पेशा निवासियो को सुनियोजित ढग से बसाने की आवश्यकता है अन्यथा सिविल लाइन्स क्षेत्र एक 'स्लम' क्षेत्र के रूप मे शहर के अन्य मुहल्लो की भॉति विकसित हो जायेगा।

समस्याये एवं समाधान

इलाहाबाद के सिविल लाइन क्षेत्र के स्वरूप को बनाये के लिए निम्न समस्याओं की तरफ दिये जाने की आवश्यकता है।

1 बढ़ती जनसंख्या के अनुरूप महात्मा गॉधी भारी एव सरदार पटेल मार्ग तथा इसके सामान्तर की सडको पर भविष्य की बाजार की रूपरेखा एव भवन डिजाइन आदि तय करना होगा।

2 इस क्षेत्र की हरियाली को बनाये रखने हेतु प्रयास करना है यदि आवश्यक हो तो तदनुसार कानून बनाना होगा।

3 सडक की पटरियो के किनारे अतिक्रमणों से बचाने के लिए उसकी रूप-रेखा तय करना इसमे सुन्दर पटरी, पार्किग का विकास एवं फव्वारो आदि की व्यवस्था हो सकती है।

4 सिविल लाइन्स क्षेत्र की मुख्य बाजार को बढ़ते वाहनो के प्रदूषण से मुक्त करने के लिए वाहन फ्री जोन बनाना। इस कार्य हेतु सिविल लाइन्स मुख्य बाजार के इर्द-गिर्द कुछ स्थानों पर पार्किग की स्थाई व्यवस्था करनी होगी। इस पार्किंग के स्वरूप वित्त तथा रख-रखाव आदि की भी व्यवस्था करनी होगी।

5 मुख्य सडको को किनारे एवं उनके सामान्तर पीछे की सडकों पर भी भवनो की एक रूपता, डिजाइन का निर्धारित करना बहुमंजिली भवनों के सम्बन्ध में भी उनके स्वरूप साइज आदि का निर्धारण करना।

6. सार्वजनिक भूमि पर किसी तरह के अस्थाई परमिट आदि की व्यवस्था को नगर निगम द्वारा समाप्त किया जाना।

7. उचित जलापूर्ति तथा ड्रेनेज एवं सीवर की व्यवस्था करना ताकि अति पृष्टि के समय भी जल भराव की स्थिति उत्पन्न न हो।

8 सड़कों के किनारे एक तरह के वृक्षों का वृक्षारोपण तथा सिविल लाइन्स मुख्य बाजार आने वाले विभिन्न भागों के किनारे सजावटी पौधों का पोषण एवं उनके उचित रख-रखाव की व्यवस्था। प्रमुख चौराहे पर मूर्तियो, फव्वारों के साथ पार्कों का विकास।

9 पी०डी० टण्डन पार्क का सुनियोजित विकास करना ताकि इस एतिहासिक पार्क मे चुनाव आदि के समयजन- सभाओं का आयोजन किया जा सके, और सामान्य आकर्षित पार्क के रूप मे प्रयुक्त हो सके।

10 स्थान-स्थान पर सार्वजनिक सुविधाओं यथा सार्वजनिक प्रसाधन, पेयजल, टेलीफोन बोथ आदि की व्यवस्था करना।

11 सुरक्षा के लिए मुख्य बाजार के चारो ओर वायरलेस सेट युक्त पुलिस चौकी की व्यवस्था तथा मुख्य सिविल लाइन्स चौराहे पर भी इसी प्रकार की व्यवस्था।

12 सुन्दर स्ट्रीट लाइट तथा उचित विद्युत आपूर्ति की व्यवस्था।

13 पूरे सिविल लाइन्स क्षेत्र के एकीकृत प्रशासन हेतु किसी एक विभाग को नोडल विभाग के रूप मे विकसित करना और अन्य विभागो द्वारा वांछित सहयोग की व्यवस्था करना।

14. प्राइवेट भवनो के परिसर मे भी एक तरह के सजावटी पौधों के वृक्षारोपण की व्यवस्था तथा बडे बगलो मे पारम्परिक वृक्षों यथा नीम, पीपल, आम, अमरूद एव इमली आदि के वृक्षारोपण की व्यवस्था।

15 भवनो के एक तरह के रंग के प्रयोग करने की व्यवस्था।

16. सिविल लाइन्स क्षेत्र से होकर गुजरने वाली जी०टी०रोड का अन्यत्र स्थानातरित करने की व्यवस्था एवं जब तक यह कार्य न हो सके तब तक सड़को को इस प्रकार से चौड़ा करना कि यातायात सुगमता पूर्वक चल सके और रोड पर किसी तरह की जाम आदि न हो सके।

17. दुकानों एवं भवनो के डिजाइन एव प्रोजेक्शन मे एकरूपता।

18. बिना इलाहाबाद विकास प्राधिकरण से ले आउट/सबडिवीजन स्वीकृत हुए भूखण्डों की रजिस्ट्री पर प्रतिबध आवासिय भूखण्डों की न्यूनतम साइज 200 वर्गमीटर से कम नही होनी चाहिए।

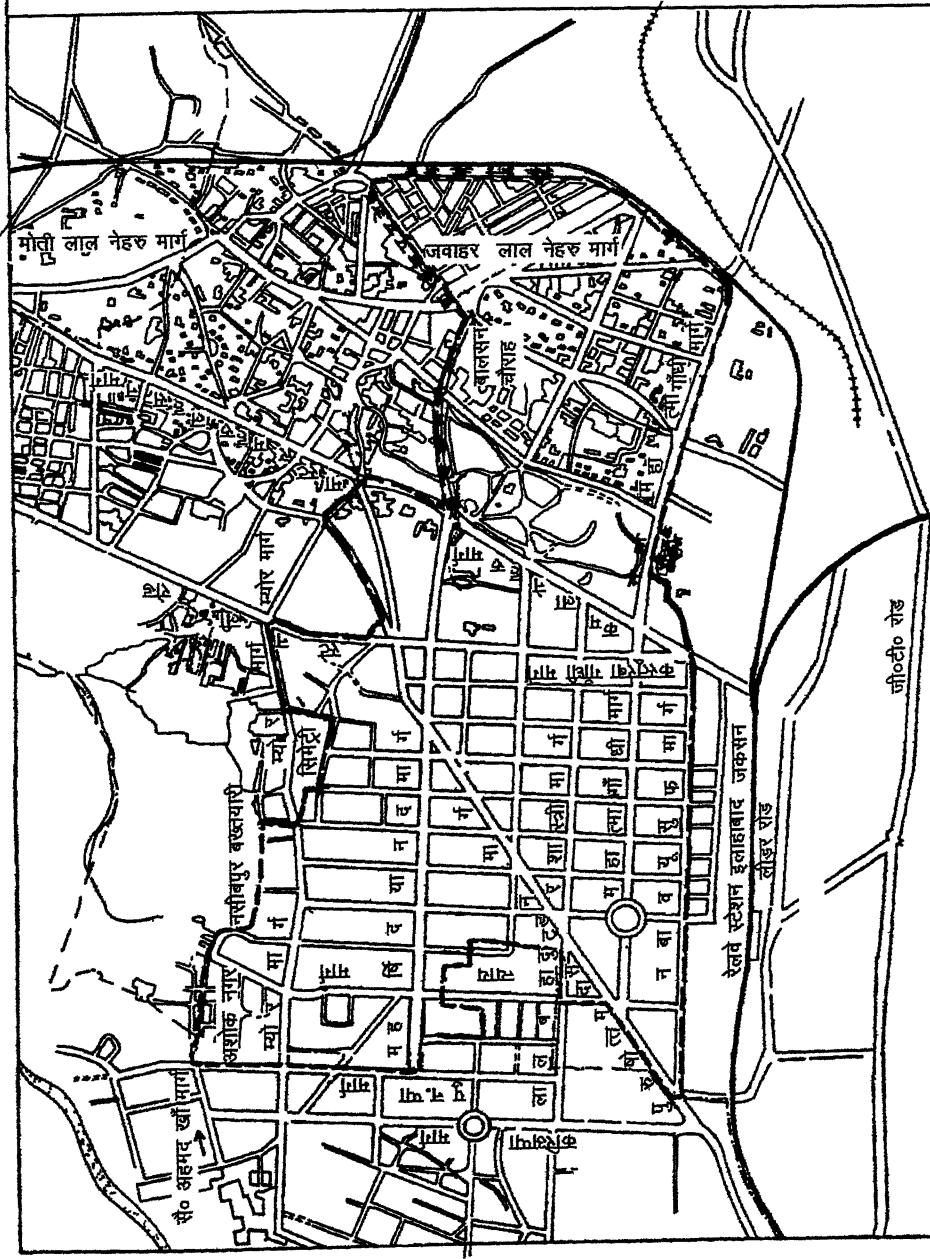
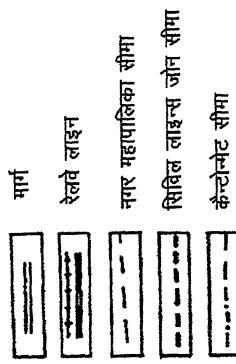
19. नियमित रूप से सड़को की धुलाई की व्यवस्था।

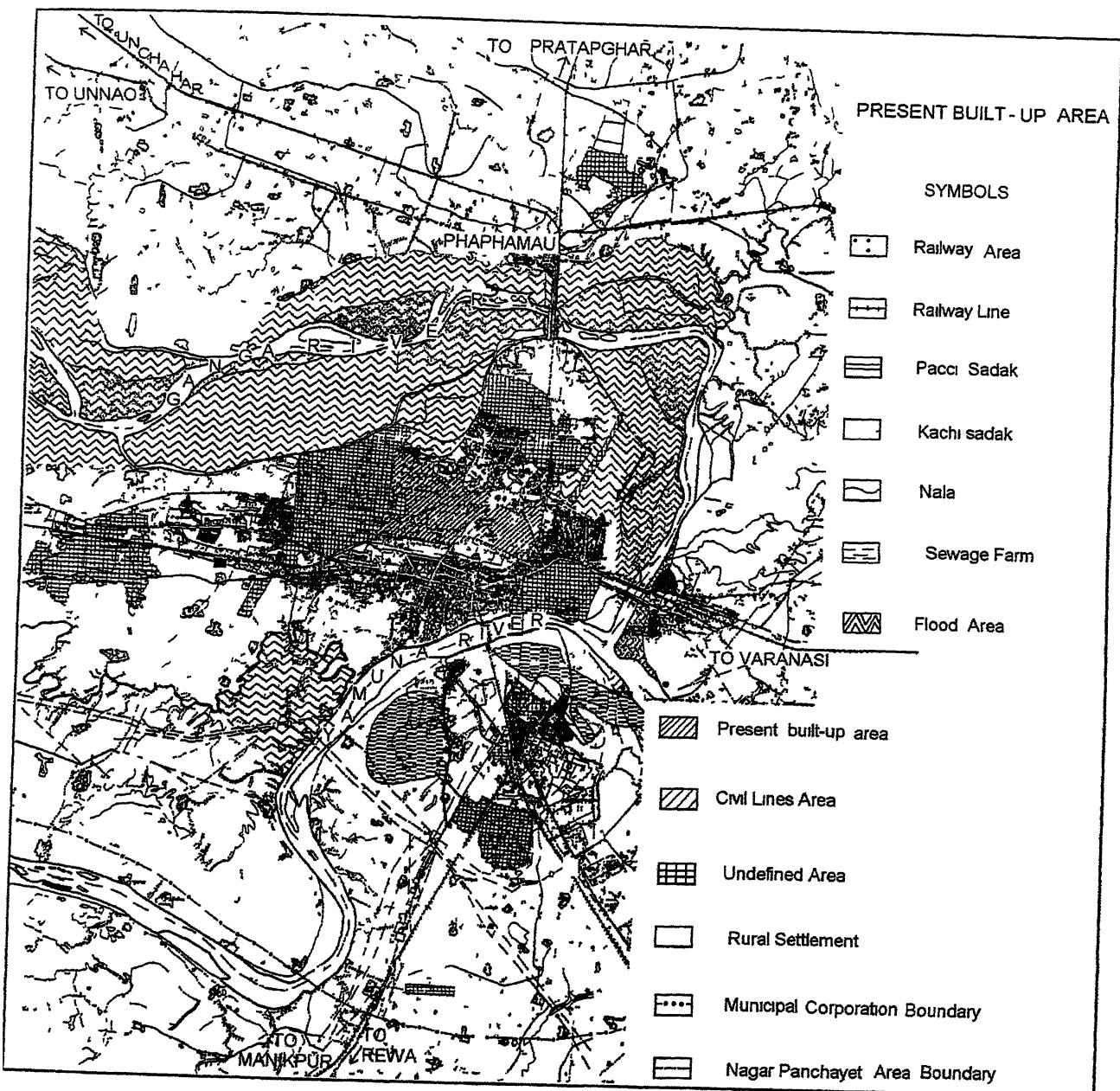
20. नियमित रूप से सड़कों के लिए सफाई की व्यवस्था एव एक स्थाई गैग इस कार्य के लिए तैनात रखना।

21. आटो मोबाइल्स क्षेत्र की दुकानों को किसी एक क्षेत्र पर विकसित करने की व्यवस्था तथा सड़क में स्थान-स्थान पर मोटर गैरेज को बंद करना। इसके लिए यदि आवश्यक हो तो मास्टर प्लान में कुछ विशेष सडको पर ही आटोमोबाइल्स एवं गैरेज के व्यवसाय की अनुमति प्रदान की जाय।

22 गुमतियो, ठेलों आदि को मुख्य सड़को पर प्रतिबन्धित करना।

23 दुकानों के खुलने एव बन्द करने का समय निर्धारित करना।

24. शहर में किसी एक क्षेत्र में सागर-पेशा निवासियों के बसने की व्यवस्था करना।

मानचित्र संख्या 3 10

इलाहाबाद का वर्तमान भू-उपयोग क्षेत्र

मानचित्र संख्या 3.11

25 सिविल लाइन्स क्षेत्र के रोड वेज बस स्टेशन एव प्राइवेट बस स्टेशन को महात्मा गॉधी मार्ग पर मेडिकल कालेज चौराहे के आगे स्थानातरित करना। इसी प्रकार लखनऊ रोड एव कानपुर रोड पर भी व्यवस्था।

26 टैम्पो तथा अन्य वाहनो का मार्ग एक दिशा मे निर्धारित करना, ताकि यातायात सुगमतापूर्वक चल सके और किसी सडक पर जाम न लग सके। इसके लिए नवायुसूफ रोड, सरोजनी नायड मार्ग, जी०टी०रोड तथा बेलीरोड को सम्मिलित करते हुए चौडे रिग रोड का निर्माण किया जा सकता है तथा स्थान-स्थान से अन्दर आने वाली सडको पर एक सीमा के पूर्व वाहनो को रोकने तथा पार्किंग की व्यवस्था।

27 कियास्क का स्वरूप एव व्यवस्था।

28 चाट, पान, आदि गतिशील दुकानो की व्यवस्था।

उपरोक्त कार्यो को सुचारू रूप से संचालित करने के लिए आवश्यक इनफ्रास्ट्रक्चर के विकास के उपरान्त इलाहाबाद प्राधिकरण, नगर निगम, जल संस्थान, विद्युत, टेली कम्न्यूकेशन, पुलिस, सार्वजनिक निर्माण विभाग आदि के समन्वित करते हुए एक व्यवस्था बनानी होगी, ताकि विकसित सुविधाओं मे व्यवधान आने पर उनका तत्परतापूर्वक निदान हो सका। नागरिको की भी एक सीमित उक्त विभागो के साथ उचित तालमेल रखते हुए समय-समय पर अपने सुझाव देने तथा योजनाओं के क्रियान्वयन मे सहयोग देने के लिए गठित की जा सकती है।

वाटर स्पोर्टस काम्पलेक्स

इलाहाबाद $25^{0}30^{0}$ से $81^{0}55$ पूर्व मे समुद्र तल से 103.63 मीटर की ऊँचाई पर गगा, यमुना एवं सरस्वती के संगम पर स्थित है जिसमें भारतीय जनता के जीवन मे भाग्य एव सस्कृति मे बहुत ही अधिक योगदान दिया है। यह एक प्राचीन एव धार्मिक शहर है जो अतीत की यादों को सजोये हुए अलग पहचान देता है इसकी शानदार पवित्रता ने देश के सभी भागो की विशाल जनता को आकर्षित किया है। धार्मिक पवित्रता के कारण इस शहर ने तीर्थ के केन्द्र के रूप में लाभ दिया है और विश्व मे सबसे अधिक मानव की भीड़ एकत्र करने वाला माघ मेला प्रत्येक वर्ष यहॉ लगता है।

नदियो के पवित्र प्रभाव के अतिरिक्त विगत कुछ वर्षो मे यमुना नदी के किनारे यमुना का स्वच्छ जल उपलब्ध हुआ है। इस रिपोर्ट में हम एक वाटर स्पोर्टस काम्पलेक्स स्थापित करने हेतु कारण प्रस्तुत करते है जो जल क्रिया के विकास के अतिरिक्त भारतीय खेल प्राधिकरण के लिए प्रशिक्षिण केन्द्र भी होगा ऐसे क्षेत्र में जो पहले से ही अधिक लोकप्रिय है। स्पोर्टस काम्पलेक्स की स्थापना शहर की पर्यटन क्षमता को बढ़ायेगा।

यह भी उल्लेखनीय है। इलाहाबाद विकास प्राधिकरण ने वर्ष 1993 मे यमुना नदी के नेहरू घाट पर एक नोट क्लब काम्पलेक्स के निर्माण के लिए धन उपलब्ध कराया। कार्य धीरे-धीरे प्रगति पर था परन्तु वर्ष 1996 में सैनिक अधिकारियों ने इसे पूरी तरह बन्द करा दिया इस प्रकार के हस्तक्षेप को ध्यान मे रखते हुए यह सुझाव दिया

जाता है कि स्पोर्टस काम्पलेक्स अरैल की तरफ नदी के दूसरे किनारे पर स्थापित किया जा सकता है। यह नया म्थान एक उपयुक्त स्थान होगा जिसके तीन लाभ होगे ·

(1) वर्तमान मे स्थित यमुना नदी किनारा एक प्राकृतिक स्टेडियम की भॉति कार्य करेगा।

(2) प्रस्तावित स्थल प्रस्तावित यमुना ब्रिज के शुरुआती स्थल पर होगा।

(3) यह भारतीय नदी जल मार्ग प्राधिकरण द्वारा प्रस्तावित कारगी शिपिग स्थल के नजदीक होगा।

यमुना नदी

यमुना नदी टेहरी गढ़वाल के पहाडी क्षेत्रो मे स्थित यमुनोत्री नामक स्थान से जिसकी समुद्र तल से ऊॅचाई 3250 भी है से निकलती है। पहाडो से नीचे बहती हुई दून घाटी शिवालिक की पहाड़ियो से गुजरती हुई लगभग 200 किमी० की लम्बाई तय करते हुए यमुना नगर के विशाल मैदान में पहुचती है। इसके बेसिक मे कुछ महत्वपूर्ण शहर जैसे दिल्ली, मथुरा, वृद्धावन और आगरा है और यह लगभग एक लाख वर्ग किमी के जलगृहण क्षेत्र के साथ गगा नदी की एक महत्वपूर्ण सहायक नदी है। यह अन्त में इलाहाबाद में गगा के साथ मिलकर सगम बनाती है।

सगम तक पहुॅचने के पहले नदी चौडी और गहरी है और इसका स्वच्छ नीला, जल एक मनोरम दृश्य प्रस्तुत करता है। यह 8 किमी० का लम्बा इलाका जो लगभग प्रत्येक स्थान पर 400 मी० चौडा है। वाटर स्पोर्टस और एक प्रशिक्षिण काम्पलेक्स की स्थापना के लिए अधिक उपयोगी है। उपलब्ध स्थानो का विस्तृत विवरण इस प्रकार है।

यमुना से सम्बन्धित आंकड़े

1	लम्बाई	80 किमी
2	चौडाई	400 मी
3	अधिकतम चौडाई	21 मी० से अधिक
4	न्यूनतम गहराई	लगभग 1.5 मी०
5	सामान्य जल स्तर	72.490 मीटर समुद्रतल से ऊपर
6	अधिकतम स्तर	77 985 मीटर समुद्र तल से ऊपर
7	खतरे का स्तर	84 985 मीटर समुद्र तल से ऊपर
8	प्रस्तावित मैरिना का स्थल	86.00 मी० समुद्र तल से ऊपर
9.	नदी तल मे स्वच्छ बालू, आधार पर कोई रूकावट नही	
10	बहाव	लगभग 3 किमी गर्मियों के महीने में
11	जलघनत्व	1.01 ग्राम प्रति शीशी, मानसून के समय में थोडी विभिन्नता के साथ

12	जल का रग	हल्का, नीला, स्वच्छ
13	आस-पास	वाटर फ्रन्ट के नजदीक किसी भी प्रकार का बन्द इलाका अथवा ऊँचा भवन नही।
14	हवा	बहाव के लिए एक स्वच्छ और खुला स्थल प्रदान करता है।
15	स्थल	सभी तरफ से पहुँचने के लिए अच्छी सडके।

तैरने वाले उपकरण एवं परियोजना लागत

विभिन्न प्रकार के नाव व अन्य उपकरण जो एक अच्छे वाटर स्पोर्टस काम्पलेक्स के लिए आवश्यक है।

निष्कर्षः----सभी दृष्टियो से जल-क्रीडा के लिए एक आदर्श स्थल है। यमुना का वाटर फन्ड प्रस्तावित प्रोजेक्ट के लिए उपयुक्त है। नवकीय, कैनोइग, क्यानिग और वाटर स्कीम जैसी सुविधाये उपलब्ध करायी जायेगी। यह आर्थिक रूप से यह सेलिग पैरासैलिग और सेल बोर्डिग के लिए अच्छा है और नदी की धारा इसका फैलाव हवा की गति इत्यादि ओलम्पिक मापदड के उपयुक्त है। राष्ट्रीय एव अन्तराष्ट्रीय स्तर पर नाव की दौड का आयोजन यहॉ किया जा सकता है।

अध्याय - 4

औद्योगिक विकास

कोई भी वस्तु यदि पुन उत्पादित नही होती है, स्थिर हो जाती है और नष्ट हो जाती है धन अपवाद नही यदि यह भी पैदा नही किया गया तो समाप्त हो जाता है। धन का उपयोग धन का विनाश है एव धन की बचत धन का उत्पादन है।

भूमि अपने विस्तृत सदर्भ मे व्यक्तियो के प्रारम्भिक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए प्राथमिक उत्पादन पैदा करता है। द्वितीय उत्पादन प्राप्त करने के लिए उद्योगो की स्थापना अनिवार्य है। प्राथमिक उत्पादन मे वृद्धि अकगणतिय होती है तथा तृतीयक उत्पादन मे वृद्धि रेखा-गणितीय होती है अतः लोगो की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए तथा जीवन में गुणात्मकता बढ़ाने के लिए उद्योगो की वृद्धि अतिआवश्यक है।

चूँकि धन का उपयोग इस शहर के लोगो का प्राथमिक उद्देश्य बन गया है इसने स्वय को उत्पन्न करना बन्द कर दिया है। परिणामतः यह शहर औद्योगिक शहर के रुप मे विकसित नही हो सका है जबकि इसकी स्थिति इसके साधन एवम् इसके उद्योगी आदमियो के कारण यह अब तक एक औद्योगिक नगर हो जाना चाहिए था।

वर्तमान समय मे कुछ औद्योगिक विकास के बावजूद शहर मे एवम् उसके चारो तरफ "औद्योगिक वातावरण" नही बन पाया है। औद्योगिक संस्कृति दुर्भाग्य से उपलब्ध नही है। यह और भी दुर्भाग्यपूर्ण है कि यहाँ 'कार्य संस्कृति' नही है। ऐसी स्थिति मे उद्योगी व्यक्तियो को नही लाया जा सकता जिसके आभाव में औद्योगिक विकास एक सपना होगा।

स्वतंत्रता प्राप्ति के समय इलाहाबाद शहर भारत का एक बौद्धिक शहर था। अपने अच्छे विश्वविद्यालय और शिक्षा व्यवस्था, जो विश्व मे अधिक बुद्धिमान लोगो को पैदा करने पर गर्व था। फिर भी इसका लाभ पर्याप्त उद्योगो को स्थापित करने में नही लिया जा सका और जो भी उद्योग स्थापित किये गये थे, वे वांक्षित विकास को प्राप्त नही हो सके। परिणामतः जहाँ कम महत्वपूर्ण शहर और स्थान पर्याप्त औद्योगिक विकास प्राप्त कर लिए वही इलाहाबाद अभी पीछे सॉस ले रहा है।

इसके कुछ कारण हैं :

(1) सरकार की यह इच्छा थी कि भारी उद्योग इलाहाबाद में स्थापित किये जाये जिससे छोटे लघु उद्योग विकसित हो सकें चूँकि भारी उद्योग सफल नही हुए, लघु उद्योगो का भी विकास रुक गया।

(2) बड़े सार्वजानिक उपक्रमों का छोटी एवम् निर्यात इकाइयों के प्रति असहानुभूतिपूर्व रवैया।

(3) सहायक उद्योगो पर विशेष जोर ने शहर मे मॉग पर आधारित उद्योगों के विकास को अवरुद्ध कर दिया। अत· लघु उद्योगो की असफलता ने कुछ समय तक शून्य की स्थिति पैदा कर दी।

(4) आधारभूत सरचना मे कमियॉ

(अ) शक्ति/ ऊर्जा

औद्योगिक विकास पर्याप्त एव सुनिश्चित ऊर्जा की आपूर्ति पर निर्भर करता है। दुर्भाग्य से पर्याप्त एव नियमित ऊर्जा सुनिश्चित नही की गई। अत उद्योग जो इस आशा मे स्थापित किये गये थे कि ऊर्जा लगातार मिलती रहेगी, प्रभावित हो गई। इसने अन्य उद्यमियो को इलाहाबाद आकर उद्योग स्थापित करने के लिए हतोत्साहित किया।

(ब) परिवहन

अच्छे औद्योगिक विकास के लिए उचित एव जल्दी उपलब्ध होने वाली परिवहन व्यवस्था अति आवश्यक है। दो महान नदियों की गोद में स्थित इलाहाबाद अन्य कई बातों में लाभ की स्थिति में है परन्तु जलपरिवहन की अविकसित व्यवस्था ने इस लाभ को उपयोगी नहीं होने दिया।

जी. टी. रोड से होने वाली सडक परिवहन की सुविधा का लाभ नहीं उठाया जा सकता क्योकि इस सडक तक पहुच ठीक नहीं है। नैनी पुल पर ट्रॉफिक की स्थिति और किसी अन्य विकल्प के न होने से यातायात के प्रवाह को बुरी तरफ प्रभावित किया है।

इसमें कोई शक नही कि रेलवे सुविधायें उपलब्ध है परन्तु केवल ये भी मॉग को पूरा नही कर सकती है। अत· विगत में इलाहाबाद के तीव्र औद्योगिक विकास के लिए वांक्षित परिवहन सुविधायें उपलब्ध न हो सकी। इसने नये उद्यमियो को इलाहाबाद आने से हतोत्साहित किया।

(स) श्रम

किसी भी उच्च औद्योगिक इकाई के विकास के लिए कुशल एव अर्द्धकुशल एवं तकनीशियनों की आवश्यकता होती है। इनकी अनुपलब्धता ने तकनीकी रूप से विकसित इकाई को यहॉ स्थापित होने मे सहायता नही की। आज जो भी कुशल श्रम उपलब्ध है वे उच्च दर के हैं जिसने औद्योगिक विकास को ऋणात्मक रूप से प्रभावित किया है और उत्पादन की लागत को बढ़ाया है।

(5) पूंजी : सस्ता सामयिक एवं पर्याप्त पूंजी औद्योगिक विकास के लिए अति आवश्यक है। वित्तीय संस्थान दूरदर्शी, सहयोगी एव प्रतिबद्ध होना चाहिए। इन्हें उद्योगों के मित्र के रूप में काम करना चाहिए न कि पुराने समय के साहूकार के रूप में कार्य करना चाहिए। बैकिंग सुविधा पर्याप्त ही नहीं, बल्कि उद्यमियों को वित्तीय मार्ग दर्शन

एव प्रोजेक्ट पर सलाह देने वाली होनी चाहिए। इन्हे न केवल उद्योगो की स्थापना के समय उद्यमियो को सहायता देनी चाहिए बल्कि उसके बाद भी उद्यमियो की आवश्यकताओं की देखभाल करते रहना चाहिए। मैने इन संस्थाओं के व्यक्तियो, उद्यमियो के सगठनो एव बहुत से व्यक्तिगत उद्यमियो से विचार विमर्श किया दुर्भाग्य से कोई भी इन वित्तीय सुविधाओ से सन्तुष्ट नही था। उन्होने इस बात पर जोर दिया कि औद्योगिक विकास के लिए यह एक मुख्य अवरोधक है इन सस्थाओं का नकारात्मक रवैया औद्योगिक विकास के लिए एक मुख्य अवरोधक है। यह बैक के कर्मचारियो की प्रवृत्ति एव पालन किये जाने वाले कानूनो को सम्बद्ध करता है।

यहॉ मै एक अन्य महत्वपूर्ण बिन्दू पर नीति निर्माताओं का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगी। वित्तीय व्यवस्था केवल पर्याप्त एवं समय से ही नही उपलब्ध करायी जानी चाहिए, बल्कि इसे सस्ता होना चाहिए जिससे उद्योग प्रतियोगी हो सके। उद्योगियो एव व्यापारियो को उद्योग प्रतियोगी हो सके। उद्योगियो एवं व्यापारियो को एक नदी समझना चाहिए। उद्योगी व्यापारी के व्यापार को बनाता है। अतः निर्माणकर्ता को व्यापारियो के मुकाबले प्रश्रय देना चाहिए दुर्भाग्य से ऐसी स्थिति नही है।

(6) इलाहाबाद में ऐसे उद्योग नही है जो अच्छी मशीने एव उपकरणो का निर्माण कर सके । मरम्मत की भी सुविधा उपलब्ध नही है। अत· इन उपकरणो के उद्यमी को बाहर से मॅगाना पडता है और यदि मरम्मत की आवश्यकता पड़ती है तो इन उपकरणो एव मशीनों को बाहर भेजना पडता है। इससे मूल्यवान समय एव धन की हानि होती है।

इस प्रकार मॅहगे एव विलम्बित श्रण, मॅहगे श्रम, कलपुर्जे, मशीनी उपकरण और मॅहगी यातायात व्यवस्था ने वर्तमान इकाइयो को कम प्रतियोगी और कम लाभकारी बना दिया है। इसके अतिरिक्त स्थानीय बाधाये भी है। ऐसे वातावरण मे कौन उद्यमी यहॉ आकर अपना उद्योग स्थापित करेगा और कठिनाई और हानि उठायेगा।

(7) इसके अतिरिक्त शहर का प्रत्येक दूसरा व्यक्ति राजनीति से प्रेरित व्यक्ति है। यहॉ राजनीति एक उद्योग की ओर अपने चरम पर है।

प्रस्तावित हल

चूकि औद्योगिक विकास वांछित दिशा में विकसित नही हो सका है, बेरोजगारी की समस्या को हल करना कठिन हो गया है। चूँकि पहले से संतृप्त सरकारी एवं सार्वजनिक सेवायें, बड़ी पूँजी वाली उद्योग, इकाईयो मे खपत की सभावना नही है, छोटे एवं घरेलू उद्योग धधे की भविष्य की आशा है।

इलाहाबाद शहर की जनसंख्या वर्ष 2020 तक लगभग 20 लाख तक हो जाने का अनुमान है। 18 से 60 वर्ष की आयु के लोगो की सख्या 8 लाख होगी। चूँकि यह शहरी जनसंख्या वृद्धि क्षेत्र मे नही अपना रोजगार पा सकती है। अतः इन्हें सेवाओं एवं औद्योगिक क्षेत्र मे लगना होगा। यदि हम इसमें ग्रामीण जनसंख्या को जोड़ दे तो कार्य क्षमता 20.00 लाख तक पहुँच जायेगी।

बेरोजगारी की मात्रा बडी डरावनी होगी। बिना पर्याप्त उद्योग के यह समस्या कैसे हल की जा सकती है। जनता, बौद्धिक वर्ग, उद्यमियो एव सरकार को इस दिशा मे सोचना चाहिए और कुछ ऐसा ठोस एव तेजी से कार्य करना चाहिए जिससे नियन्त्रण के बाहर न जा सके।

मेरे सुझाव होगे

1 दो या तीन बडे उद्योगो की स्थापना जो सहायक उद्योगो को पैदा कर सके।

2 कम से कम तीन बडे औद्योगिक क्षेत्र की स्थापना जो विभिन्न औद्योगिक क्षेत्र को बढ़ावा दे सके।

(अ) गंगा पार औद्योगिक क्षेत्र

फाफामऊ के उत्तर प्रतापगढ़ का दक्षिणी भाग, जौनपुर का पश्चिमी भाग और फाफामऊ के उत्तर का भाग इसका क्षेत्र होगा। दुग्ध आधारित खाद्य प्रसस्करण इकाईयॉ और इससे सम्बन्धित उद्योग विकसित किये जा सकते है। सौर ऊर्जा, पवन ऊर्जा, और बायो गैस सूदूर ग्रामीण क्षेत्र के लिए ऊर्जा के साधन होगे। इस क्षेत्र को औद्योगिक विशेषज्ञो की राय पर आधारित और सरकार के निर्णय के आधार पर दो तरह से विकसित किया जा सकता है।

(A) इसे दुग्ध उत्पाद के क्षेत्र के रूप मे विकसित किया जा सकता है। यह 'आनन्द' की पद्धति पर क्षेत्र की जनता के उपयुक्त अन्य पद्धति पर हो सकता है। इसे गोकुल औद्योगिक क्षेत्र का नाम दिया जा सकता है।

(B) डेरी उद्योग के अतिरिक्त अन्य समर्थक उद्योग जैसे जानवरो के लिए चारा, दवाईयॉ तथा डिब्बा एवं पैकिंग, उद्योग विकसित हो सकता है।

(C) अमरूद, आम, आवला, केला, आलू, टमाटर, मटर आदि पर आधारित फल संरक्षण एवं खाद्य प्रसस्करण इकाईयॉ स्थापित की जा सकती है।

(D) जडी बूटियो पर आधारित आयुर्वेदिक दवा उद्योग स्थापित किये जा सकते है।

लक्ष्य एवं उद्देश्य

1 औद्योगिक क्षेत्र का मुख्य उद्देश्य लगभग 10 लाख लोगों को उत्पादन, निर्माण, परिवहन, वितरण एवं सेवा क्षेत्र में रोजगार उपलब्ध कराना होगा।

2 प्रथम चरण में पडोसी देशों को दूध एवं खाद्य पदार्थ निर्यात करना तथा द्वितीय चरण मे विकसित देशो के बाजार पर अधिकार करना अन्य महत्वपूर्ण उद्देश्य होगे।

3 जनसख्या का बिखराव महत्वपूर्ण उद्देश्य होगा। यह सुनिश्चित करना कि इलाहाबाद की ओर न दौड़े और शहर के वर्तमान संसाधनों में कमी करते हुए भीड़ न पैदा करना उद्देश्य होगा। यह परियोजना इस प्रकार से नियोजित की जानी होगी की जिससे अधिकांश लोग चाहे वह गांव के हो या शहर के

हो अपने घरो मे रहे अपना कार्य समाप्त कर वे अपने घर को लौट जाये व शहर को भीड एव प्रदूषण से बचाये।

4 इन उद्देश्यो को प्राप्त करने के लिए विभिन्न क्षेत्रो मे प्रशिक्षिण दे सकने वाली सस्थाओं की स्थापना सुनिश्चित करनी होगी। वर्ष 2020 के अन्त तक यह औद्योगिक क्षेत्र एक नियोजित स्वस्थ्य, स्वच्छ एव समृद्धि औद्योगिक क्षेत्र के रूप मे विकसित हो जायेगा।

इस सपनो को साकार करने के लिए आधारभूत व्यवस्था का विकास सुनिश्चित करना होगा। विशेष शक्तियो से युक्ति एक 'प्रोजेक्ट बैक' की स्थापना करनी होगी। जो इस उद्योग क्षेत्र की वित्तीय आवश्यकताओं को पूरा कर सके।

इस प्रोजेक्ट मे विभागीय हस्तक्षेप प्रत्येक कीमत पर बचाना होगा। इसको प्राप्त करने के लिए यह आवश्यक होगा कि यह प्रोजेक्ट तीन सदस्यो वाले एक 'बोर्ड आफ गर्वनर' जिसमे अध्यक्षता उत्तर प्रदेश के मुख्य सचिव द्वारा की जा रही है, के द्वारा सचालित होना चाहिए। अन्य दो सदस्यो कृषि उत्पादन आयुक्त एवम् प्रमुख सचिव उद्योग होगा। गर्वनर की इच्छा को कार्यान्वित करने के लिए प्रोजेक्ट का एक अध्यक्ष नियुक्त किया जाना चाहिए जो निदेशालय बोर्ड के सभी कार्यो को देखेगा।

दोआब औद्योगिक क्षेत्र

यह क्षेत्र जी. टी. रोड के निकट इलाहाबाद शहर के पश्चिमी सीमा पर स्थित है। इस औद्योगिक क्षेत्र की स्थापना न केवल इलाहाबाद शहर के विकास मे सहायता करेगा बल्कि यह कौशाम्बी के शून्य औद्योगिक विकास को बढ़ायेगा इस क्षेत्र में इलेक्ट्रानिक एव साफ्टवेयर निर्माण इकाईयॉ स्थापित की जा सकती है। यह औद्योगिक काम्पलेक्स इसके बगल में स्थापित किये गये तकनीकी सूचना केन्द्र का लाभ ले सकेगा यह औद्योगिक क्षेत्र इलेक्ट्रानिक वाणिज्य के माध्यम से बनाये गये तकनीक आधारित उद्योगों के लिए प्रतियोगी मूल्यों पर बाजार की खोज कर सकेगी यह उद्योग प्रतियोगी होने के कारण अपनी सहायता स्वयं करेगा। भारत गतिशील छोटे निर्माण इकाइयो की स्थापना एव बढ़ावा देने में सफल रहा। यह औद्योगिक क्षेत्र इसका लाभ उठा सकेगा और तकनीक आधारित लघु क्षेत्रों की औद्योगिक इकाइयों की स्थापना करेगा यह क्षेत्र समझौते की व्यवस्था करके तकनीकी के स्थानान्तरण को सहायता प्रदान करेगा यद्यपि उचित कीमत पर तकनीक प्राप्त करने के प्रयास किये जायेगे। चूँकि इस अवसर को प्राप्त करने मे भारी लागत आयेगी अतः विकास के पूर्व चरणो मे सरकार की सहायता आवश्यक होगी।

महत्वपूर्ण बाजार क्षेत्रों में दुकान खोलने के लिए व्यवसायी की सहायता ली जा सकेगी। विदेशो में व्यापार करने के लिए इन्टरनेट का लाभ लिया जा सकेगा।

इन सबको करने के लिए इस औद्योगिक क्षेत्र की योजना बडे सावधानी से बनायी जानी पडेगी। आवश्यकता के अनुसार आधारभूत सरचना अवश्य उपलब्ध होनी चाहिए। इस काम्पलेक्स को रीवा रोड से जोडने के लिए यमुना नदी पर पुल बना दिया जाये तो मध्य प्रदेश मे अच्छी पहुँच हो सकेगी। यह इस काम्पलेक्स के लिए एक वरदान होगा। और मेरे द्वारा प्रस्तावित रीवा रोड पर तीसरा औद्योगिक क्षेत्र नैनी की भी औद्योगिक क्षेत्र की सहायता करेगा यह शहर के महत्वपूर्ण सडको पर बोझ को कम करेगा। इस परियोजना का भी अपना परियोजना बैक और बोर्ड आफ गर्वनर होगा तथा आवश्यकता के अनुसार ट्रेनिग सुविधाये भी विकसित की जायेगी। इसका अपना मिनी पावर प्लाट होगा जो नियमित और पर्याप्त ऊर्जा की आपूर्ति करेगा।

(3) यमुना पार औद्योगिक क्षेत्र

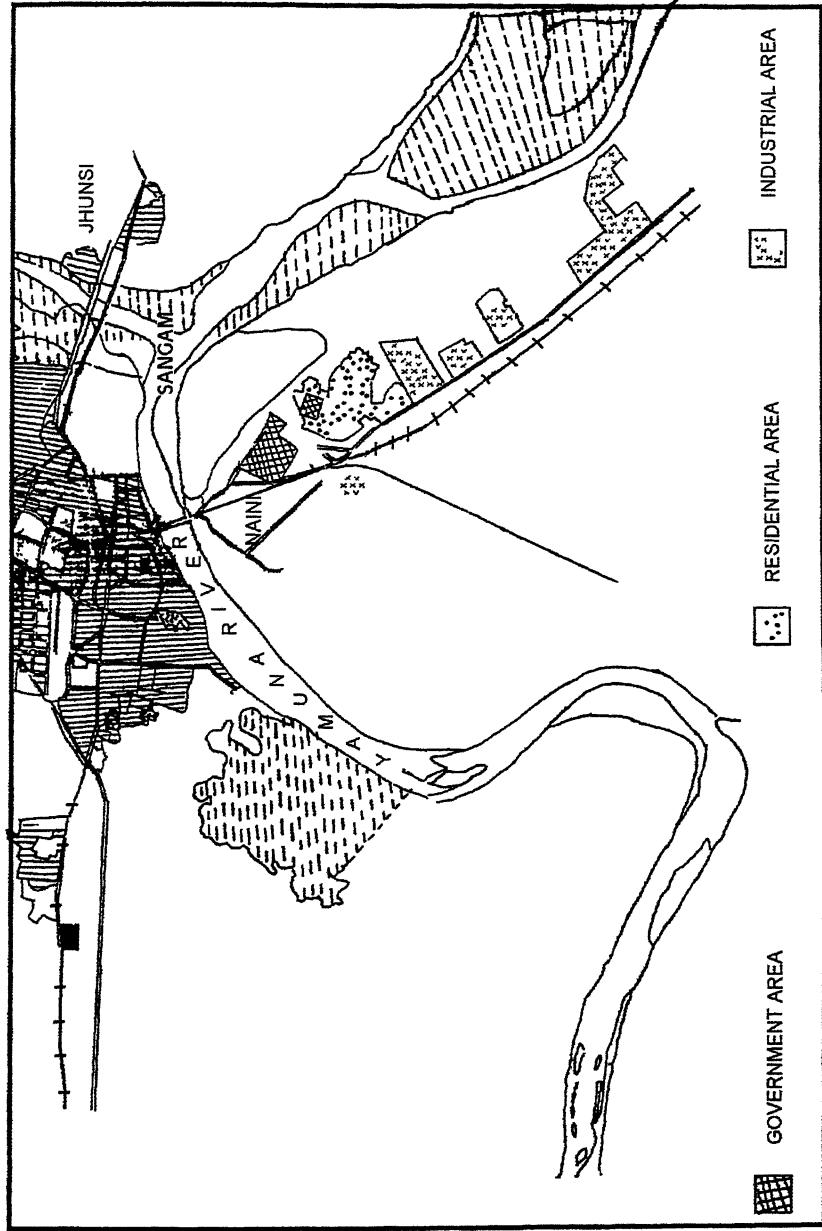
यह औद्योगिक क्षेत्र यमुना नदी के क्षेत्र दक्षिणी किनारे पर रीवा रोड के निकट स्थापित किया जायेगा।

(अ) इजीनयरिग के समानो के निर्माण की इकाइयॉ और कृषि उपकरणो के निर्माण की इकाइया इस क्षेत्र मे स्थापित की जायेगी।

(ब) इस क्षेत्र उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा प्रयोग किये जा रहे विद्युत उपकरणों के मरम्मत हेतु कार्यशाला बनायी जायेगी। यह विद्युत विभाग को मरम्मत में समय बचायेगा। और उपभोक्ताओं को अच्छी सेवा प्रदान करने मे सहायता प्रदान करेगा।

इन तीन औद्योगिक क्षेत्रों के अतिरिक्त नैनी औद्योगिक क्षेत्र और मोनार्को औद्योगिक स्टेट की समस्याओं की भी देखभाल करेगा। नैनी औद्योगिक क्षेत्र कई अन्य कारणो से चोटी पर नही पहुँच सका है। यह नैनी पुल एक प्रमुख कारण है। यह क्षेत्र विकसित हो सकता है यदि एक और पुल बना दिया जाय। इस प्रस्तावित पुल का निर्माण जितनी जल्दी हो उतना अच्छा होगा। मैने कई उद्योगपतियों, इजीनियरो और शहर के अन्य महत्वपूर्ण नागरिको से विचार विमर्श किया है और यह पाया है कि सभी लोग इस परियोजना के लिए सहमत हैं। मैं सोचता हूॅ कि पुल तक पहुॅच की समस्या का अध्ययन किया जाना चाहिए और विकल्प सुझाये जाने चाहिए। जब तक यहॉ पुल नही तैयार हो जाता है, तब तक इलाहाबाद शहर के मुख्य सडकों पर यातायात का दबाव बना रहेगा और जब पुल का यातायात शहर में प्रवेश करेगा और नागरिकों के लिए समस्या उत्पन्न करेगा।

इस समय की यह सोच रही है कि उद्योगो को शहरी क्षेत्र से बाहर रखा जाये जिससे नागरिक भीड एवं प्रदूषण की समस्या न झेले। अतः आधारभूत संरचना का विकास करते समय इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि ये नागरिकों के लिए समस्या न खडी करे। अतः मै यह सुझाव दूॅगी कि यह पुल इस प्रकार से स्थित हो कि ये समस्या का हल प्रस्तुत कर सके न कि इन्हें बढाये।

औद्योगिक क्षेत्र-नैनी

मानचित्र संख्या 4.1

मेरा एक अन्य सुझाव है कि यदि एक नया पुल बना लिया जाता है या अन्य विकल्प विकसित कर लिया जाता है तो पुराने नैनी पुल को नही छोडा जाना चाहिए इसका उपयोग हल्के वाहनो एव दो-पहिया वाहनो के लिए जारी रखना चाहिए जब तक ये बोझ को ढोने मे अक्षम न हो जाये।

इस प्रकार इलाहाबाद शहर मे चार बडे औद्योगिक क्षेत्र होगे जो औद्योगिक विकास को बढ़ायेगे। वर्तमान औद्योगिक इकाईयॉ एव प्रस्तावित दूसरे एव तीसरे औद्योगिक क्षेत्र अगली सदी के चतुर्थाश तक 10 लाख लोगो के लिए रोजगार की व्यवस्था कर सके।

4 इसके अतिरिक्त यमुना पार क्षेत्र मे एक सेवा उद्योग जो एक हजार बेड वाला अस्पताल होगा, की स्थापना का सुझाव देना चाहूँगी। जो सभी प्रकार के लोगो की सहायता कर सकेगा।

यह न केवल इलाहाबाद की बल्कि मध्य प्रदेश के एक चौथाई भाग की सेवा करेगा। इसको यदि धन उपलब्ध हो तो सरकार द्वारा, अन्यथा निजी क्षेत्र द्वारा स्थापित किया जा सकता है। मेरी प्राथमिकता यह होगी कि इसे सयुक्त क्षेत्र मे किया जाये। जिसमे 51% हिस्सा सरकार का हो व्यवस्था निजी भागीदार की हो और जिसकी देखभाल सरकार के उच्च प्रतिनिधियो वाले बोर्ड आफ गर्वनर द्वारा की जाय। इस प्रकार से इस संस्था का उद्देश्य बीमार उद्योगो को जीवन प्रदान करना ही नही बल्कि 'गतिमान विशेष सेवा' के विकास के लिए धन उपलब्ध करायेगी। जिससे योग्य लोगो को रोजगार मिल सकेगा।

निष्कर्ष

इन सुझावो का सावधानी पूर्वक नियोजन एव उचित और सामयिक क्रियान्वयन औद्योगिक वातावरण बनायेगा जिससे औद्योगिक विकास हो सके। सरकार को अपनी ओर से प्रोत्साहन और कर सहायता दिये जाने वाले उपायों पर निर्णय लेना। जो इस परियोजना को प्रारम्भ करने के लिए उद्यमियों की सहायता कर सके। कार्य करने की रीति मे आवश्यक बदलाव जो साधारण एवं आसान हो अवश्य लाना चाहिए।

यह उचित होगा कि सरकारी प्रोत्साहन उद्योगों के उत्पादन क्षमता से जोडे जायें। मै विश्वास करता हूँ कि मेरे सुझाव के अनुसार यदि स्थिति मे प्रगति की गई तो इलाहाबाद उसी प्रकार उद्योग के क्षेत्र मे विकसित होगा, जैसे कि तीर्थराज प्रयाग धर्म के क्षेत्र में महत्व रखता है। यह हमारा प्रयास होना चाहिए कि इलाहाबाद तीर्थराज होने के साथ ही अर्थराज बन सके।

सुविधाओं मे वृद्धि

स्वतत्रता प्राप्ति के पश्चात नगर में विभिन्न प्रकार की सुविधाओं का तीव्र गति से विकास हुआ। लोगो की आवश्यकताये बढ़ी इन्ही आवश्यकताओं ने नगर मे विभिन्न सुविधाओं को जन्म दिया जैसे– पानी, बिजली, परिवहन, यातायात, शिक्षा, व्यवसायिक क्षेत्र, स्वास्थ्य सुविधायें आदि।

आवासीय

इलाहाबाद नगर के अन्तर्गत कुल आवासीय क्षेत्र लगभग 3 195 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का लगभग 55% है। वर्तमान आवासीय क्षेत्र का लगभग 77% मुख्य नगर मे लगभग 18% नैनी मे लगभग 2% झूसी मे तथा लगभग 3% फाफामऊ मे है। विगत वर्षों मे नगर के आवासीय विकास मे उल्लेखनीय वृद्धि हुई है जो मुख्य रूप मे आवास एव विकास परिषद तथा इलाहाबाद विकास प्राधिकरण की योजनाओं के कार्यान्वियन के फलस्वरूप सभव हो सका है। इन योजनाओं मे सुलेमसराय, गोविन्दपुर, नैनी, झूॅसी, तथा करेली की आवासीय योजनाये प्रमुख है।

व्यवसायिक

चौक, घटाघर, जानसेनगज, खुल्दाबाद, मुट्ठीगज, कटरा, तथा कर्नलगज नगर के पुराने वाणिज्यिक क्षेत्र है। नये वाणिज्यिक क्षेत्रो मे सिविल लाइन्स, तेलियरगज, कीटगज, दारागज, सुलेमसराय तथा नैनी की बाजारें है। इन सभी बाजारो का विकास परम्परागत रूप से ही हो रहा है। केवल सिविल लाइन्स का बाजार आधुनिक तथा परियोजित है।

औद्योगिक

वर्ष 1961-70 दशक में इलाहाबाद नगर की उल्लेखनीय औद्योगिक प्रगति हुई। (मानचित्र 4 1) इस दौरान केन्द्र तथा राज्य सरकार की अनेक औद्योगिक परियोजनाये चालू की गई और नैनी इलाहाबाद का औद्योगिक क्षेत्र बना। इसके अतिरिक्त तेलियरगज मोतीलाल नेहरू इन्जीनियरिग कालेज से सम्बद्ध एक औद्योगिक स्थान विकसित हुआ। दूसरा औद्योगिक नैनी मे विकसित है भारी उद्योगो का विकास केवल नैनी में हुआ है। (मानचित्र 4 1, 4.2)

राजकीय कार्यालय

ब्रिटिश काल में प्रदेश की राजधानी होने के कारण इलाहाबाद मे प्रदेश के महत्वपूर्ण कार्यालय स्थित है। इनमें राजकीय मुद्रणालय, महालेखाकार मण्डल रेल प्रबन्धक, उच्च न्यायालय, माध्यमिक शिक्षा परिषद आदि मुख्य है। इसके अतिरिक्त मण्डल स्तर, जिला स्तर तथा स्थानीय निकाय स्तर के कार्यालय भी यहॉ स्थित है। नगर के अधिकांश राजकीय कार्यालय रेलवे लाइन के उत्तर सिविल लाइन्स, मम्फोर्डगंज, कटरा, जार्जटाउन, टैगोर टाउन, तेलियरगज, आदि मे स्थित है। प्रशासनिक दृष्टि से उच्च न्यायालय माध्यमिक शिक्षा परिषज, राजकीय मुद्राणालय, महालेखाकार आदि कार्यालयों का विकेन्द्रीकरण करके उनके शाखा कार्यालयों की स्थापना प्रदेश के अन्य नगरों में की गई है। इससे यह सम्भावना बनी है कि बडे कार्यालयो की स्थापना अब इलाहाबाद मे नही होगी।

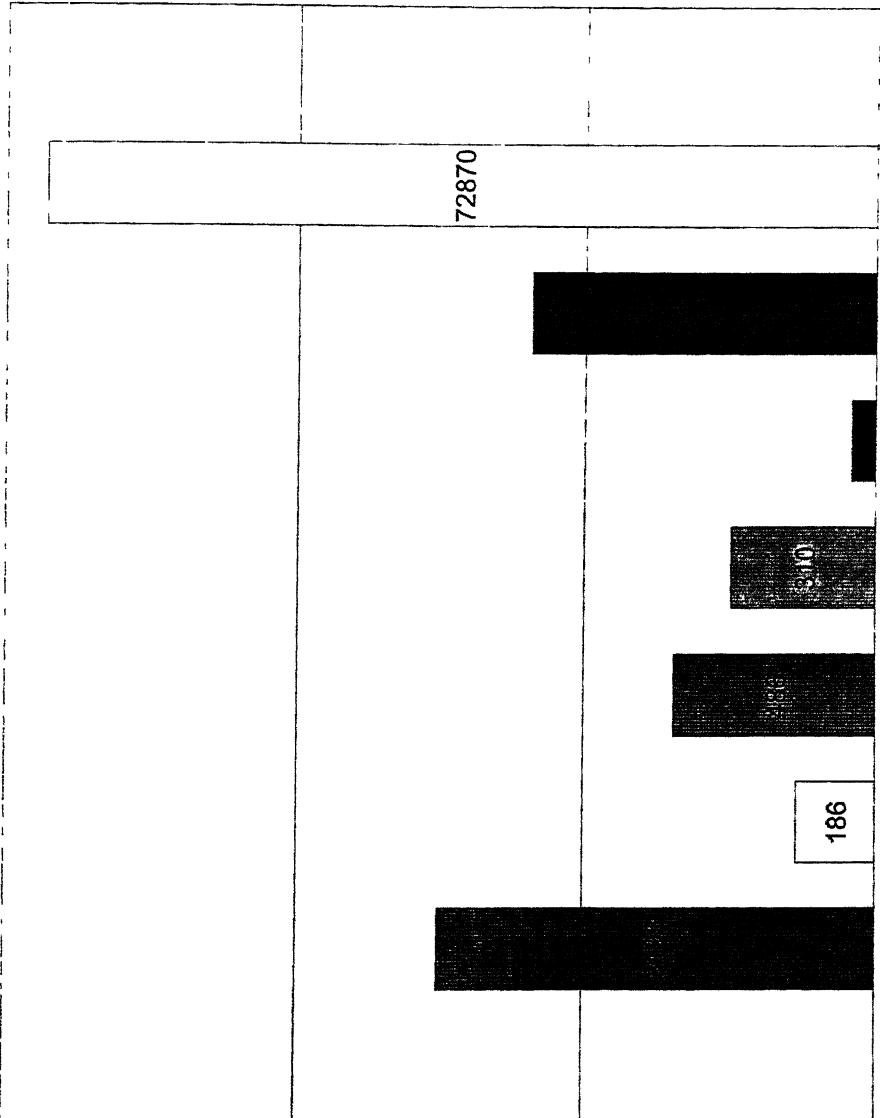
सारणी 4.1

नगरीय क्रियायें एवं विविध भू-उपयोग

	भू-उपयोग		क्षेत्रफल	
1	आवासीय क्षेत्र	-	3195	हेक्टेयर
2	व्यवसायिक	-	186	"
3	औद्योगिक	-	486	"
4	राजकीय कार्यालय	-	310	"
5	मनोरजन	-	121	"
6	अपरिभाषित क्षेत्र	-	1536	"
7	बाढ़	-	72870	"

विविध भू उपयोग
100000
10000
1000
100
72870
186
310
आवासीय क्षेत्र
व्यावसायिक
औद्योगिक क्षेत्र
राजकीय कार्यालय
मनोरजन
अपरिभाषित क्षेत्र
बाढ

मानचित्र सख्या 4 2

अध्याय - 5

इलाहाबाद नगरीय यातायात व्यवस्था

इलाहाबाद महानगर दो नदियो गगा एव यमुना के मध्य मे बसा हुआ है। जो वर्तमान मे तीन ओर से नदी पुल से जुडा है, जिसके माध्यम से अधिकाश यातायात नगर क्षेत्र की ओर सचालित होता है। इसके साथ ही नैनी का औद्योगिक क्षेत्र विशेष रूप से उल्लेखनीय है, जहॉ औद्योगिक श्रमिक, कर्मचारी काफी सख्या मे नगरीय एव ग्रामीण क्षेत्रो से आते है नगर के मध्य मे विश्वविद्यालय एव उच्च न्यायलय के साथ-साथ उल्लेखनीय सस्थाओं मे लोकसेवा आयोग, उत्तर प्रदेश महालेखाकार कार्यालय, सी०डी०ए० पेन्शन, राजकीय मुद्रणालय, उत्तर प्रदेश पुलिस मुख्यालय, शिक्षा निदेशालय, माध्यमिक एव बेसिक शिक्षा परिषद, आबकारी मुख्यालय, निबन्धन मुख्यालय तथा लगभग एक दर्जन महाविद्यालय करीब 65 इन्टरमीडिएट कालेज तथा सैकडो की सख्या में प्राथमिक विद्यालय स्थित है। इसके साथ-साथ इलाहाबाद मण्डलीय मुख्यालय होने के कारण मण्डल स्तर एवं जनपद स्तर के सभी विभाग स्थापित है। जहॉ लाखो की संख्या मे कर्मचारी, अधिकारी कार्यरत है जो प्रतिदिन इलाहाबाद नगर, जनपद के विभिन्न क्षेत्रों से यात्रा करते है। इसके अतिरिक्त मोटे आकलन के अनुसार महानगर केन्द्र की परिधि से 40 किमी तक के लोग प्रतिदिन रोजगार तथा रोजमर्रा के कार्यों से शहर आते-जाते हैं। जिनके लिए नगरीय यातायात व्यवस्था की आवश्यकता पडती है इसके साथ ही नगरीय क्षेत्र मे करीब 12 लाख लोग निवास करते है। जिन्हें प्रतिदिन नगरीय यातायात की आवश्यकता पडती है।

इलाहाबाद विकास पहल

इलाहाबाद विकास प्राधिकरण के 21 एव 22 नवम्बर 1798 को 'इलाहाबाद विकास पहल' पर एक कार्यशाला का प्रारम्भ किया। एक उप-समूह ने दिनॉक 21 नवम्बर 1998 के निकट भविष्य में शहर के विकास में वाछित सडक, पुल एवं बाई पास के सम्बन्ध में विचार विमर्श किया।

शहर के कुछ प्रमुख मार्ग एवं उनको जोड़ने वाले क्षेत्र

शहर मे एव शहर के चारो तरफ फैजाबाद को जोडने वाली उत्तरौला- फौजाबाद - इलाहाबाद - राजमार्ग सख्या 9, लखनऊ को जोड़ने वाली, बिलग्राम - उन्नाव - इलाहाबाद राजमार्ग संख्या 38, बॉदा एवं मिर्जापुर को जोडने वाली झॉसी-इलाहाबाद-मिर्जापुर राजमार्ग 44, कानपुर एव वाराणसी को जोडने वाली राष्ट्रीय मार्ग सख्या 2 और रीवा एव मध्य प्रदेश के अन्य शहरो को जोड़ने वाला राष्ट्रीय मार्ग संख्या 27 पर भारी यातायात प्रवाह होता है। वर्तमान समय मे इलाहाबाद शहर के प्रमुख सड़को की कुल लम्बाई 520 किमी के लगभग है। यह अनुमान है कि शहर से

गुजरने वाले मार्गों पर प्रतिदिन लगभग 10,000 व्यवसायिक वाहन गुजरते है और यह सख्या अगले बीस वर्षों मे 40,000 तक पहुँच सकती है। शहर मे प्रतिदिन दौडने वाले वाहनो की सख्या लगभग 1 5 लाख है तथा यह अनुमान लगाया जाता है कि यह सख्या अगले 20 वर्षो मे 6 0 तक पहुँच जायेगी।

आई०आर०सी० के अनुसार 10000 PCU के लिए दो लेन वाली सडक (सात मीटर वाहन मार्ग) की आवश्यकता होती है, लेकिन शहर से गुजरने वाली सभी राजमार्ग एव राष्ट्रीय मार्गों पर 18000 से अधिक P C U है जिसके लिए कम-से-कम चार लेन वाली सडको की आवश्यकता है। शहर से गुजरने वाले व्यवसायिक वाहनो की बढती सख्या के पूर्वानुमान को ध्यान मे रखते हुए भीड को कम करने एव शहर से होकर गुजरने वाले यातायात के सुगम आवागमन हेतु उप समिति द्वारा निम्नलिखित प्रस्तावों की सस्तुति की गयी।

(अ) कानपुर-वाराणसी राष्ट्रीय मार्ग संख्या 2 का सुधार एवं बाई पास का निर्माण :

भूतल परिवहन मत्रालय भारत सरकार ने राष्ट्रीय मार्ग सख्या 2 बमरौली (186 किमी०) से शास्त्री पुल (204 किमी०) के वर्तमान दो लेन के मार्ग को 4 लेन वाले मार्ग मे परिवर्तित करने का निर्णय लिया है। परियोजना के विचार को मूर्तरूप देने के लिए विश्व बैक द्वारा ऋण सहायता प्रदान की जा रही है। परियोजना का पूर्ण प्रभार भारतीय राष्ट्रीय मार्ग प्राधिकरण का होगा। इस परियोजना के मुख्य बिन्दु इस प्रकार है :

1. राष्ट्रीय मार्ग सख्या - 2 पर धूमनगज एवं सुलेमसराय का आबादी/बाजार भाग पर चार लेन वाली सडक के अतिरिक्त मार्ग के दोनो ओर तीन मीटर की सेवा मार्ग की व्यवस्था सेवा मार्ग धीमे चलने वाले यातायात को अलग करेगी। मार्ग का अधिभार के दबाव की स्थिति मे ऊँचे उठे हुए मार्ग के प्रस्ताव पर भी विचार किया जायेगा।

2. उच्च न्यायालय के सामने ऊँचे उठे हुए मार्ग की व्यवस्था के अतिरिक्त उच्च न्यायालय (198 किमी) के आस-पास निम्न मार्ग/ऊपरी मार्ग पर विचार किया जा रहा है।

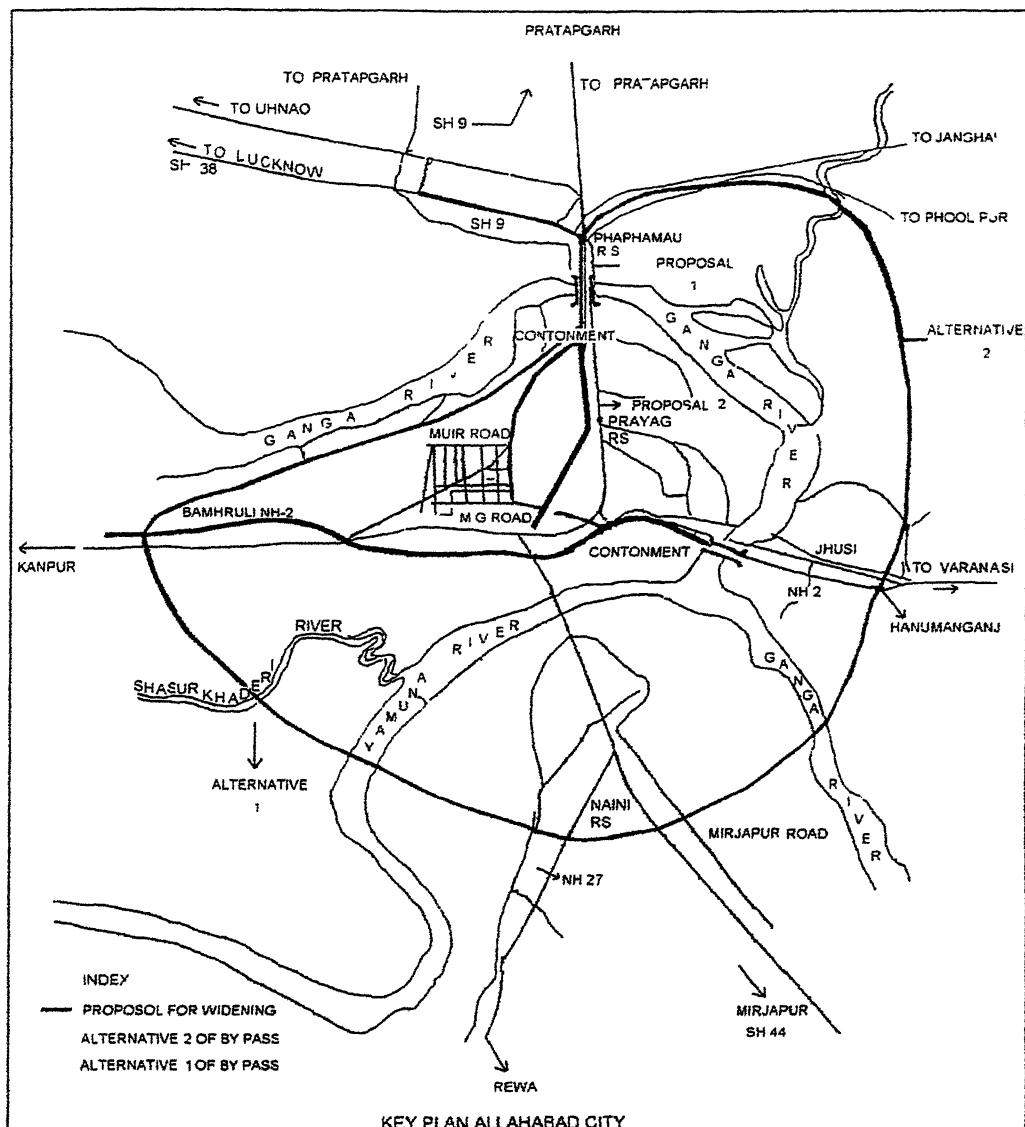
3. सेट एन्थोनी स्कूल के सामने ऊँचे उठे हुए मार्ग की व्यवस्था धीमी गति के यातायात को अलग करने के लिए रेलिग के द्वारा अलग किये गये सेवा मार्ग पर दूसरे विकल्प के रूप मे विचार चल रहा है।

4. अलोपी बाग (202 किमी) में मार्ग सख्या-2 के पुल के नीचे की सडक को चौडा करना।

5. दारागज चौराहा (204 किमी) वहॉ कानपुर, रीवां एवं मिर्जापुर के यातायात मिलते है पर ग्रेड सेपरेटर (Grade Separater) की व्यवस्था।

इलाहाबाद बाई-पास (दीर्घकालीन योजना) इलाहाबाद बाईपास की सम्भावना की खोज मे दो अन्य विकल्पो पर विचार किया जा रहा है इसमें गगा एव यमुना नदी पर पुल बनाने की योजना शामिल होगी।

विकल्प - 1 : बमरौली के पास (180 किमी) से प्रारम्भ करते हुए यमुना नदी पर पुल राष्ट्रीय मार्ग संख्या 27 रीवा रोड राजमार्ग 44 झॉसी मिर्जापुर मार्ग, गगा नदी पर पुल और हनुमानगंज के बाद राष्ट्रीय मार्ग सख्या 2

इलाहाबाद शहर क्षेत्र की मुख्य सड़के एव बाईपास

Source -Mahayojna 2001

मानचित्र संख्या 5 1

(229 किमी) को जोडते हुए दक्षिणी बाई पास का निर्माण 150 किमी लम्बे बाई पास पर आने वाला अनुमानित खर्च लगभग 200 करोड रुपया होगा।

विकल्प - 2 बमरौली राष्ट्रीय मार्ग सख्या 2 बमरौली के पास से प्रारम्भ करते हुए उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद राज्य मार्ग सख्या नौ को मिलाते हुए गगा नदी पर पुल और हनुमानगज के पास राष्ट्रीय राज्य मार्ग 2 को मिलाते हुए उत्तरी बाई पास का निर्माण वर्तमान मे स्थित फाफामऊ हनुमानगज मार्ग इस बाई पास का भाग होगा। 40 किमी लम्बे इस बाई पास के निर्माण मे लगभग 160 करोड रुपये लागत आने की सम्भावना है। फैजाबाद एव लखनऊ को जोडने वाले (B) उत्तरौला, फैजाबाद, इलाहाबाद राज्य मार्ग सख्या 9 एव इलाहाबाद के अन्य महत्वपूर्ण सम्पर्क मार्गों का सुधार (अल्पकालिक योजना) बिलग्राम-उन्नाव-इलाहाबाद राज्यमार्ग 38 उत्तरौला - फैजाबाद-इलाहाबाद राजमार्ग सख्या 9 इलाहाबाद मलकहरहर (222 किमी) इलाहाबाद नगर निगम सीमा के पास मिलती है। वहॉ से आने वाला यातायात गगा नदी पर के फाफामऊ पुल को पार करते हुए तेलियरगज, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, आनन्द भवन, मेडिकल कालेज से होकर कोठापार्चा पर समाप्त होता है।

वर्तमान समय मे उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद मार्ग पर यातायात का विस्तार/आकार लगभग 19 हजार P C U का है। यातायात मे 7 5% प्रतिवर्ष की वृद्धि को विचार मे रखते हुए यह अनुमान लगाया जा सकता है कि 20 वर्षों बाद यह आकार/विस्तार 76 हजार P C U तक का हो जायेगा। वर्तमान समय मे यह सड़क 7 मी० चौडी है जो यातायात को सुगम आवागमन के लिए पर्याप्त रही है अतः यह आवश्यक हो जाता है कि इस मार्ग पर चार लेन (14 मील) तक चौडा कर दिया जाय। शहर से गुजरने वाले उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद के निम्नलिखित स्थानो को 4 लेन वाले मार्ग मे परिवर्तित किये जाने का विचार है।

1 इलाहाबाद लखनऊ मार्ग उत्तरौला, फैजाबाद-इलाहाबाद मार्ग मलक-हरहर (222 किमी०) से प्रारम्भ करते हुए महात्मा गॉधी मार्ग पर हनुमान मन्दिर चौराहा तक 15 किमी तक की दूरी जिसमें उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद एव इलाहाबाद के सम्पर्क मार्गों को शामिल करता है।

2 उत्तरौला - फैजाबाद-इलाहाबाद मार्ग मोतीलाल नेहरू इंजीनियरिग कालेज से प्रस्थान करते हुए मेडिकल कालेज से होकर कोठापार्चा तक 66 5 किमी की लम्बाई। (चित्र संख्या 5 1)

उपरोक्त कार्य के लिए 1117 40 लाख का इस्टीमेट आयुक्त इलाहाबाद के पत्र 736/PA सचिव/98 दिनॉक 11 38 के द्वारा भारत सरकार को प्रस्तुत किया गया है।

अल्पकालीन योजना के लिए बाईपास के निर्माण तक यह सुझाव दिया जाता है कि वाराणसी से आने वाले एवं कानपुर की ओर जाने वाले भारी यातायात को वर्तमान 2 लेन वाले हनुमानगंज, सहसो, फाफामऊ की ओर से उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद राजमार्ग-9 एव बिलग्राम-उन्नाव-इलाहाबाद राजमार्ग 38 से होते हुए उन्नाव तक मोड़ दिया जाय। इस मार्ग के सुधारीकरण एवं विस्तारीकरण से सम्बन्धित उपयोगिता अध्ययन किया जाना एवमं विस्तृत रिपोर्ट अभी भारत सरकार को भेजा जाना है।

भविष्य मे विकास के लिए फाफामऊ पर स्थित गगा नदी पर बने पुल को चार लेन वाले मार्ग मे परिवर्तित किये जाने पर भी विचार किया जाना है।

रामबाग स्थित रेलवे क्रासिग पर यातायात भीड की तीव्र समस्या है। रामबाग मे पुल के नीचे मार्ग को चौडा करने एव भूमिगत मार्ग की व्यवस्था की अनुशसा की गई है।

उपरोक्त के अतिरिक्त निम्न बिन्दुओं पर जोर दिया गया है।

1 इलाहाबाद के सभी सडको से इनक्रोचमेन्ट को हटाने की प्रभावी व्यवस्था।

2 ट्रासपोर्ट नगर को इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा उपलब्ध कराये गये स्थान पर ले जाया जाना।

3 सरकार द्वारा माघमेला, अर्द्धकुम्भ, पूर्णकुम्भ कार्य हेतु उपलब्ध कराये गये धन से केवल लोक निर्माण विभाग के माध्यम से सडको का निर्माण सुधार एव रख-रखाव किया जाना।

यह आशा की जाती है कि उपरोक्त परियोजनाओं के पूर्ण होने पर शहरी भाग मे भीड की समस्या नही रहेगी।

नगरीय यातायात की वर्तमान व्यवस्था

इलाहाबाद जनपद के विभिन्न क्षेत्रो को जोडने एवं नगर के अन्दर यातायात के सचालन हेतु वर्तमान मे निम्न परिवहन सुविधाएँ उपलब्ध है। (चित्रसंख्या 5 3)

महागनर बस सेवा–सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण इलाहाबाद द्वारा इलाहाबाद महानगर क्षेत्र में यातायात व्यवस्था हेतु निजी क्षेत्र के लिए कुल 13 मार्गों का वर्गीकरण किया गया है जिन पर सचालन हेतु 226 वाहनो की सख्या सीमा निर्धारित की गई है। जो निम्नवत है :

सारणी - 5.1

क्रमांक	रूट संख्या	मार्ग का नाम	निर्धारित संख्या
1	1	कचहरी-करछना	15
2	2	गोविन्दपुर-घूरपुर	12
3	3	नेहरू पार्क - हण्डिया	50
4	4	नेहरू पार्क - नवाबगंज	10
5	5	करेली - सोरांव	13
6	6	ट्रांसपोर्ट नगर - फूलपुर	50

7	7	सगम - मनौरी	19
8	8	दारागज - मनौरी	19
9	9	रामबाग - होलागढ़	12
10	10	दारागज - कचेहरी	5
11	11	सगम - महुआकोठी	15
12	12	अवन्तिका - केन्द्राचल	3
13	13	रेलवे स्टेशन - इलाहाबाद	3

टैम्पो, टैक्सी

इलाहाबाद नगर से यातायात हेतु कुल 3867 टैम्पो टैक्सी उपलब्ध थे परन्तु ट्रॉफिक घनत्व एव पर्यावरण प्रदूषण को दृष्टिगत रखते हुए सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण के कुछ कठोर निर्णय लिये जिसमे गणेश मार्क टैम्पो का नगर क्षेत्र मे संचालन प्रतिबन्धित कर दिया है एव इनकी अधिकतम आयु सीमा नगर क्षेत्र से बाहर सचालन हेतु 12 वर्ष निर्धारित कर दी गई है। उल्लेखनीय है कि नगर क्षेत्र मे अब केवल 8 वर्ष से कम आयु के ही विक्रम, टैक्सी को सचालन की अनुमति दी गई है। तथा सुगम यातायात हेतु प्रदूषण मुक्त नगर हेतु विक्रम टैम्पो की अधिकतम सख्या 2400 तथा आटोरिक्शा संख्या 100 निर्धारित कर दी गई है। वर्तमान मे यद्यपि गणेश मार्क टैम्पो को नगर-क्षेत्र मे सचालन हेतु प्रतिबन्धित कर दिया गया है परन्तु इनकी संख्या एवम यातायात-व्यवस्था मे इनकी उपयोगिता को देखते हुए सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण ने इलाहाबाद जनपद के विभिन्न 9 तहसील मुख्यालयों को केन्द्र मानते हुए उनको 40 किमी० दायरे मे संचालन हेतु इनकी संख्या निर्धारित कर दी है। जिनके माध्यम से ग्रामीण क्षेत्रो से नगर क्षेत्र मे प्रतिदिन आने जाने वाले यात्रियो को परिवहन व्यवस्था उपलब्ध हो सके।

मैक्सी कैब - वर्तमान मे इलाहाबाद नगर सीमा मे करीब 400 जीपें मैक्सी कैब के रूप मे प्रयोग की जा रही है। इसके अतिरिक्त निजी क्षेत्र की करीब 200 बसों का प्रयोग प्रतिदिन यात्रियों के परिवहन हेतु किया जा रहा है।

प्राइवेट साधन--उपरोक्त व्यवसायिक साधनो के अतिरिक्त करीब एक लाख पचास हजार दो पहिया वाहन तथा करीब पन्द्रह हजार चार पहिया वाहन इलाहाबाद जनपद मे पंजीकृत है। जिनका उपयोग किसी न किसी रूप मे व्यक्तिगत नगरीय यातायात व्यवस्था के रूप मे किया जा रहा है।

पारम्परिक साधन

उपरोक्त वर्णित साधनो के अतिरिक्त इलाहाबाद नगर के करीब 27 हजार रिक्शा ट्राली, रिक्शा एव करीब 400 तागा का प्रयोग नगरीय यातायात हेतु किया जा रहा है।

नगरीय क्षेत्र मे मालवाहन की व्यवस्था - नगरीय क्षेत्र मे भारी वाहनो के बढ़ते हुए दबाव एव यातायात अवरोध को नियन्त्रित करने की दृष्टि से एव माननीय उच्च न्यायालय इलाहाबाद के निर्देशानुसार भारी माल-वाहनो का घनी आबादी वाले नगरीय क्षेत्रो मे प्रवेश निषिद्ध कर दिया गया है। इसके विकल्प हेतु ट्रासपोर्ट नगर से छोटे हल्के वाहनो (छः पहिया वाले वाहनो को छोडकर) द्वारा नगर क्षेत्र के विभिन्न स्थानो हेतु मालवाहन की अनुमति दी गई है। इसके अतिरिक्त 1000 रिक्शा, रिक्शा ट्राली का उपयोग नगरीय क्षेत्र मे मालवाहन हेतु किया जा रहा है।

मभी कारकों को दृष्टिगत रखते हुए आगामी दीर्घकालीन योजनाओं हेतु आकडो को ध्यान मे रखना उचित होगा।

1 महानगरो मे सचालित समानुपातिक वाहनो एवं उनके द्वारा घेरे गये क्षेत्रफल निम्नवत पाये जाते है।

   (अ) सडको पर कार 84% स्थान घेर कर कुल यातायात का अधिकतम 17% ही ढो पाती है।

   (ब) तिपहिया वाहन सडकों पर 33% स्थान घेर कर कुल यातायात का 13% ही ढो पाती है।

   (स) बसे सडको पर 12% स्थान घेरते हुए कुल यातायात का 51% ढोती है।

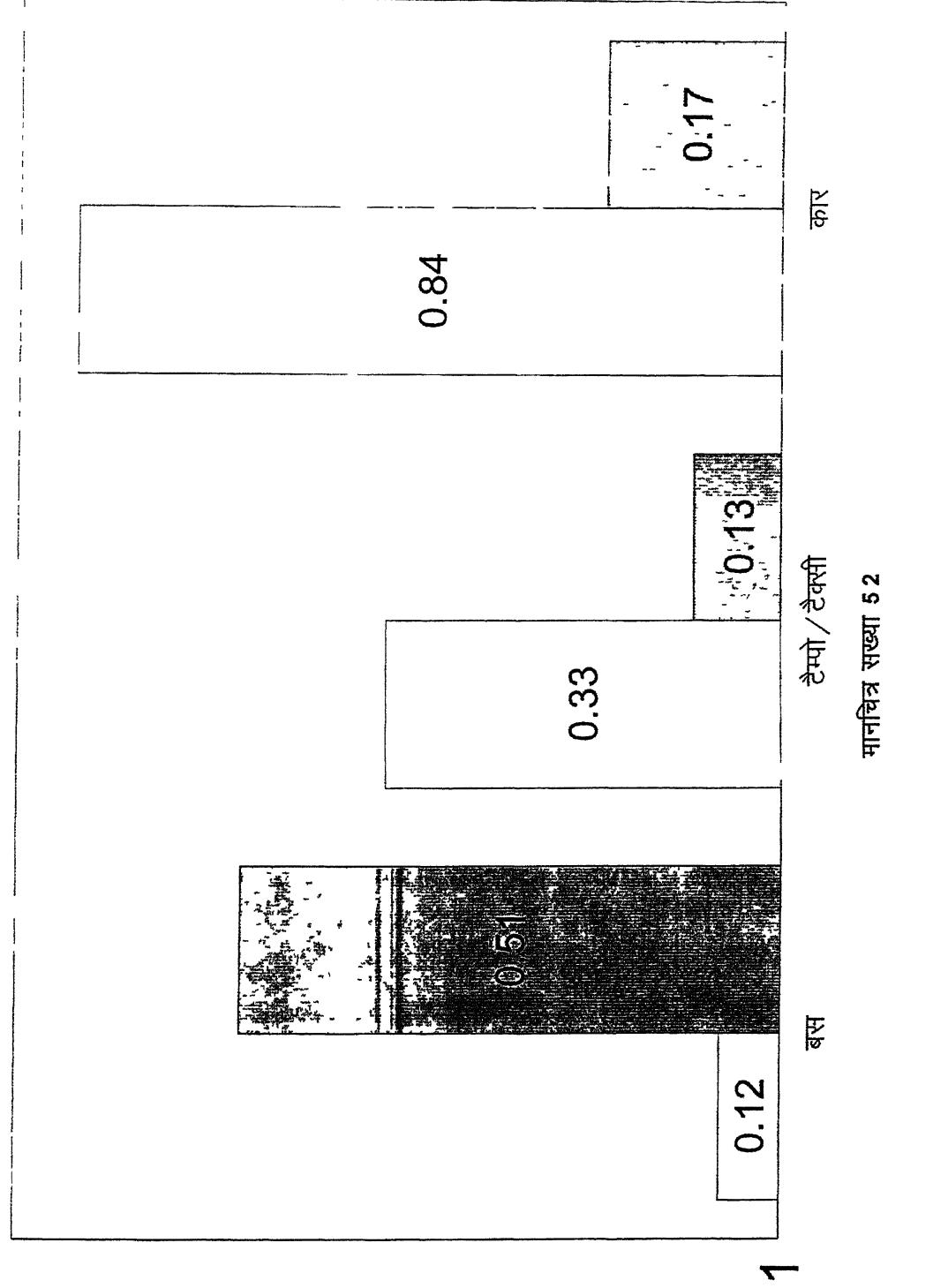
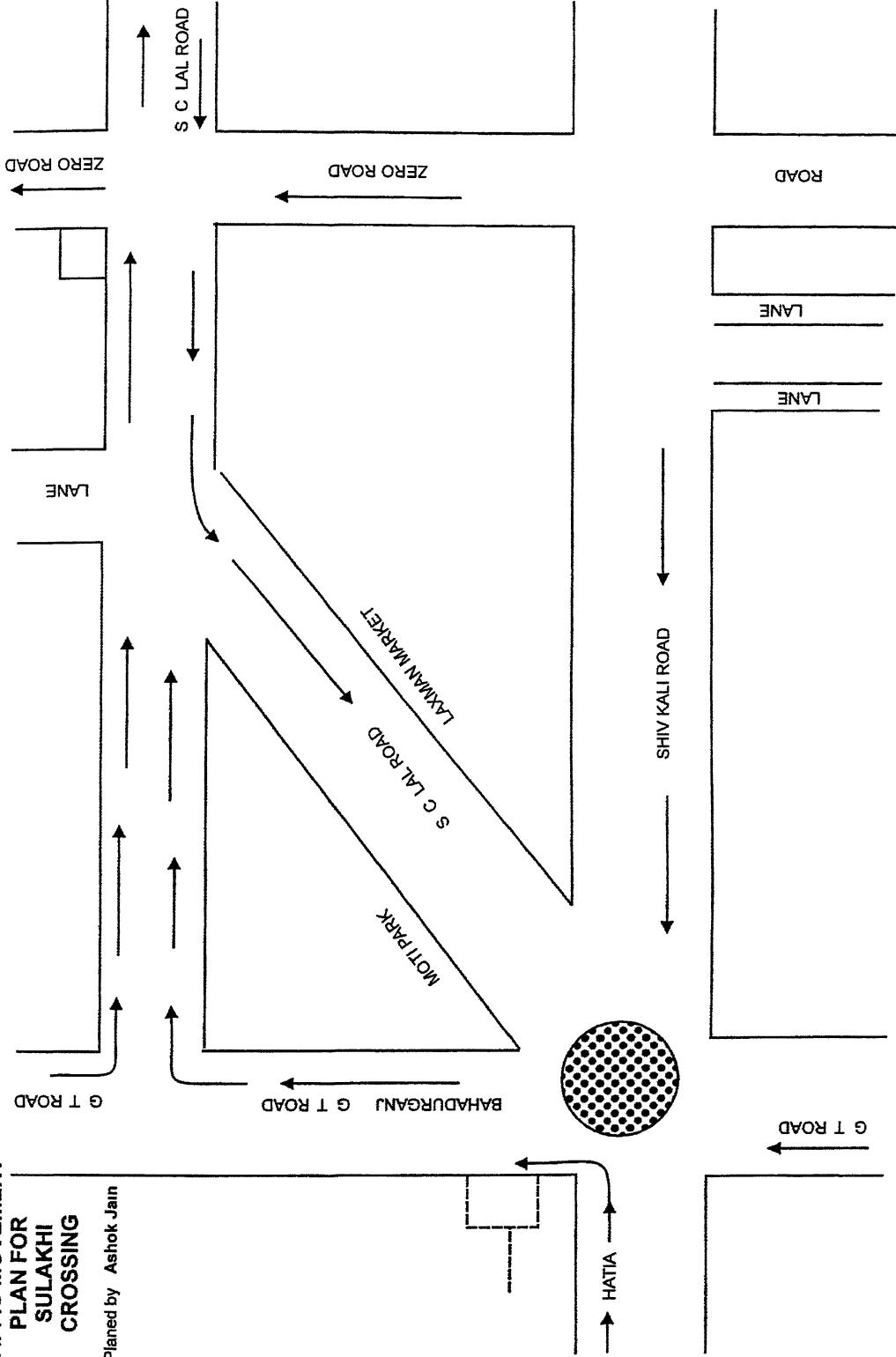
2 कुल पजीकृत वाहनो में दो पहिया वाहनो की सख्या करीब 82% है इनमे 17% वार्षिक दर से वृद्धि हो रही है।

3 ट्राफिक अवरोध के कारण नगरो मे वाहनो की औसत चाल 20 किमी प्रतिघटा हो रही है। दिल्ली मे विशेष समय मे औसत चाल 12 किमी० प्रतिघटा तक पायी गई है।

4 प्रदूषण की दृष्टि से बसे न्यूनतम प्रदूषणकारी है। जिनके आकलन प्रति सवारी प्रति किमी 0 89 ग्राम उत्सर्जन पाया गया है जबकि कार्य में यही उत्सर्जन 18.96 ग्राम एवं मोटर साइकिल मे 17 49 ग्राम प्रति सवारी प्रति किमी पाया गया है।

भविष्य हेतु कार्य योजना : नगरीय क्षेत्र मे बढ़ते हुए जनसंख्या को देखते हुए उम्मीद की जाती है कि आने वाले 20 वर्षों में इलाहाबाद नगर की जनसख्या में करीब दुगुनी वृद्धि हो जायेगी। तथा फलस्वरूप नगरीय क्षेत्र का विस्तार एवं जनसख्या घनत्व भी बढ़ेगा। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए यदि दीर्घ कालीन योजना मे निम्न पहलुओं पर विचार करते हुए अमल किया जाय तो नगरीय परिवहन व्यवस्था सुचारू रूप से उपलब्ध कराया जा पाना सम्भव हो सकेगा।

1 भारी यातायात का प्रवेश नगर क्षेत्र मे पूर्णतः निषिद्ध करते हुए बाई पास मार्ग का सृजन करते हुए यथा शीघ्र इसका क्रियान्वयन कर दिया जाय।

नगर में वाहनो द्वारा घेरा गया क्षेत्रफल (प्रतिशत मे)
0.12
0.51
0.33
0.13
0.84
0.17
0.1
बस
टैम्पो / टैक्सी
कार
मानचित्र सख्या 5 2

2 इडियन आयल की आपूर्ति डिपो के पास रेलवे लाइन के ऊपर ओवर ब्रिज आवश्यक होगा। जिससे खुल्दाबाद ओवरब्रिज पर ट्रॉफिक दवाव कम हो सके। निर्माणाधीन चौफटका क्रासिग पर ओवर ब्रिज यथाशीघ्र पूर्ण कर लिया जाय।

3 महानगर बस सेवा हेतु शासन से सब्सिडी, करो से मुक्ति रियायत हेतु अनुरोध किया जाय। यह देखने मे आया है कि उत्तर प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम के द्वारा नगर-बस सेवाये आलमकारी घोषित कर बन्द दिये जाने के बाद निजी दुपहिया एवं चार पहिया वाहनो की सख्या का विस्फोट हुआ है। मुम्बई महानगर मे उपलब्ध नगर बस सेवा आदर्श मानने योग्य है जिसके कारण निजी वाहनो की सख्या वृद्धि अत्यन्त कम है तथा प्रदूषण का स्तर भी सतोषजनक है अतः नगरीय सीमा के अन्दर आवश्यकता अनुसार विभिन्न मार्गों का सृजन करते हुए छोटी महानगरी बसो का सचालन वढाया जा सकता है।

4 इलाहाबाद नगर के अन्दर प्रमुख व्यवसायिक एव भीड-भाड वाले क्षेत्रो मे वन-वे ट्राफिक योजना के तहत मार्गों का चुनाव करके यातायात को नियन्त्रित एव सुगम बनाया जा सकता है।

5 टैम्पो, टैक्सी का प्रचलन विभिन्न चरणो मे धीरे-धीरे समाप्त किया जाये एव इनके स्थान पर वन वे ट्राफिक व्यवस्था लागू करते हुए छोटी महानगरी बसो का प्रचलन बढ़ाया जाये।

6 नगर के प्रमुख मार्गों को कम-से-कम डबल लेन मे परिवर्तित करते हुए डिवाइडर युक्त बनाया जाय।

7 नगर क्षेत्र मे विभिन्न व्यवसायिक भीडभाड़ वाले स्थानों के समीप स्थान चिन्हित कर वाहनो हेतु पार्किग स्थल विकसित किया जाय।

इलाहाबाद शहर के सड़क यातायात व्यवस्था की योजना

प्रत्येक विकासमान शहर के लिए एक अच्छी यातायात नियन्त्रण व्यवस्था एवं गतियोजना उचित आधारभूत व्यवस्था आवश्यक होती है। इलाहाबाद मे इन दिनों आप प्रत्येक महत्वपूर्ण चौराहो एवं सडको पर ट्रॉफिक जाम पायेंगे। यातायात के खतरे को हटाने एवं अतिक्रमण हटाने सडकों को सभी प्रकार के यातायात से सुरक्षित करने और कम समय लेने वाली बनाने के लिए एक अच्छी यातायात चालन की योजना अति आवश्यक है। सडको को सुरक्षित एवं कम समय लेने वाली बनाने मे सभी सम्बन्धित विभागो जैसे - नगर निगम, पुलिस प्रशासन, जिला प्रशासन, विद्युत विभाग, टेलीफोन विभाग, जल संस्थान इत्यादि एव जनता का सहयोग अति आवश्यक है।

ट्रॉफिक जाम/घनत्व का मूल कारण एवम् उसके उपचार का संक्षिप्त विवरण

अतिक्रमण

बड़े एवं छोटे दुकानदारों कई नगरवासियो पुलिस विभाग (पुलिस सहायता केन्द्र) के द्वारा अधिक मात्रा में अतिक्रमण किया गया है जिससे सडको पर यातायात हेतु उपलब्ध स्थान अत्यन्त कम हो गया है यह अतिक्रमण अवश्य हटाया जाना चाहिए।

नालियॉ

खुली एव ऊपर तक बहने वाली नालियॉ सडको पर अस्वास्थ्यकर स्थिति पैदा करती है और यातायात के लिए उपलब्ध जगह को कम करती है। नालियो को सडक के फुटपाथ के एकदम बाये किनारे पर स्थानान्तरित कर देना चाहिए एव इसे गोलपाइप की व्यवस्था से जिसमे वर्षा का जल भी गिराया जा सके। भूमिगत कर देना चाहिए। (भूमिगत जल प्रवाह तत्र) यह सडको को अधिक यातायात के लिए जगह उपलब्ध करायेगा तथा शहर को स्वच्छ रखेगा।

मेनहोल

खुले एव ऊपर तक बहने वाले मेनहोल यातायात खतरे दुर्घटना एव अस्वास्थ्यकर स्थिति के कारण ही मेनहोल ढक्कन अवश्य लगाया जाना चाहिए तथा ऊपर तक बहने वाले मेन होलो को नियमित अन्तराल पर देखते रहना चाहिए।

मलवा

सडको के किनारे इकट्ठा किये गये मलवा भी यातायात खतरे को बढ़ाने एवं यातायात की गति को रोकने के कारण है। वाहन मलवा नियमित रूप से हटाया जाना चाहिए और यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि मलवा मुख्य सडको पर न इकट्ठा किया जाय।

कूड़ा पात्र

मुख्य सडको पर अनियोजित ढंग से रखे गये कूडापात्र यातायात खतरे एव अस्वास्थ्यकर स्थिति का गम्भीर कारण है। कूडापात्रों को रखने के लिए उचित जगहों की पहचान की जानी चाहिए और इसमें पहिये लगे होने चाहिये जिससे इसको सुगमता से इस्तेमाल किया जा सके।

होरडिंग

होरडिग भी यातायात खतरे का एक गम्भीर कारण है चूँकि होरडिग नगर निगम के लिए आय का एक स्रोत है। अतः इसे फुटपाथ के एकदम बायें किनारे पर लगाया जाना चाहिए तथा चौराहो के बीच केन्द्र के चारो ओर लगाये जाने वाले होरडिग को हटाया जाना चाहिए क्योंकि ये ट्रॉफिक खतरे को बढ़ाते है।

टेलीफोन खम्भे/बिजली का खम्भा/वितरण बक्से एवं ट्रांसफार्मर

मुख्य सडक पर अनियोजित ढंग से लगाये गये बिजली खम्भे, टेलीफोन खम्भे, वितरण बक्से और ट्रांसफार्मर सडक के दोनों ओर के अतिक्रमण को बढ़ावा देते है और ट्रॉफिक जाम एव दुर्घटनायें होती है। यह सुझाव दिया

जा सकता है कि टेलीफोन खम्भो बिजली के खम्भो को सडक के बीचोबीच स्थित रोड, डिवाइडरो पर स्थानान्तरित कर दिया जाना चाहिए। जहॉ पर रोड डिवाइडर उपलब्ध नही है वहॉ इन खम्भो को सडक के किनारे स्थापित किया जाना चाहिए यह वाहन यातायात के लिए अधिक स्थान उपलब्ध करायेगा।

रेलवे क्रासिग

जब कभी शहर मे रेलवे क्रासिग वाहन यातायात के लिए बन्द किये जाते है रेलवे क्रासिग को दोनो ओर रोड डिवाइडर न होने के कारण भीषण ट्राफिक जाम हो जाता है यह स्थिति जी०आई०सी० के निकट रामबाग चौराहे पर अधिक होती है। विगत कई वर्षों से निर्माणाधीन ओवरब्रिज जो कानपुर रोड (सुलेमसराय) को पुरानी जी०टी० रोड (हिम्मतगज) जोडते है जितने भी कम समय मे सम्भव हो पूरे कर लिये जाने चाहिए।

टेम्पो, विक्रम, टैक्सी और प्राइवेट बस

यद्यपि टेम्पो, विक्रम, टैक्सी और प्राइवेट बस सार्वजनिक यातायात के महत्वपूर्ण साधन है। लेकिन जिस ढंग से ये यातायात चलाये जा रहे है ये एक गम्भीर यातायात समस्या उत्पन्न कर रहे है। यह सुझाव दिया जा सकता है कि इनके रूट को निर्धारित किया जाय और विभिन्न स्थानो पर अनियोजित एवं अनावश्यक पार्किग तथा इनके अड्डों को हतोत्साहित किया जाना चाहिए।

पार्किग स्थल

ट्राफिक जाम करने वाले अनियोजित पार्किंग से बचने के लिए निजी वाहनो के लिए पार्किंग स्थलों की पहचान की जानी चाहिए भीड भरे इलाको, बाजारो में लम्बे समय तक पार्किंग को हतोत्साहित एव प्रतिबन्धित किया जाना चाहिए।

रोड-डिवाइडर

सुरक्षित एवं समय बचाने वाले यातायात व्यवस्था के लिए एक तरफा यातायात चालन व्यवस्था ही एक मात्र उपाय है। भीड भरे एव ओवर-टेकिग को हटाने के लिए उचित रोड-डिवाइडर बनाये जाने चाहिए।

वन-वे यातायात

शहर में कई सकरी सड़के है जिस पर दोनो तरफ से ट्रॉफिक का आवागमन होता है। ऐसे मार्गों की पहचान की जानी चाहिए एव इन पर वन-वे यातायात व्यवस्था लागू की जानी चाहिए। उदाहरण के लिए ऐसी सड़के रानी मार्केट रोड, बहादुर गंज चौराहे से लोकनाथ चौराहे तक पुरानी जी०टी० रोड कोठापार्चा रोड, हटिया रोड, खलीफा मडी के निकट पुरानी जी०टी० रोड है।

यातायात नियन्त्रण के लिए आधारभूत संरचना

उचित यातायात व्यवस्था के अभाव मे ट्रॉफिक जाम, दुर्घटना, अग-भंग होना। समय एव ईधन की बरबादी होती है। प्रत्येक चौराहे एव मोड पर आटोमैटिक ट्रॉफिक सिग्नल की व्यवस्था पुलिस कास्टेबिल एव जहॉ आवश्यक हो पुलिस आफिसर की व्यवस्था अवश्य की जानी चाहिए। पैदल चलने वालो के लिए सडक पार करने हेतु विशेष व्यवस्था की जानी चाहिए। प्रत्येक चौराहे एव शहर के मुख्य मार्गो पर जेब्रा पेटिग, यातायात सकेत, स्कूल क्षेत्र, गति सीमा U आकृति के भीड वाले स्थान दुर्घटना बाहुल्य क्षेत्र, गति अवरोधक इत्यादि को दर्शाने वाले सकेत चिह्न लगाये जाने चाहिए।

यातायात संचालन योजना

चूँकि इलाहाबाद की सडके अधिक चौडी नही है और साथ ही यह भी सम्भव नही है कि सडको को चौडा करने के लिए भवनो को गिरा दिया जाय अतः इस बढते हुए शहर के लिए तीव्र एव सुरक्षित, समय व ईधन बचाने वाले एक बहुत प्रभावी यातायात संचालन योजना की आवश्यकता है।

एक या दो दिन मे पूरी यातायात व्यवस्था को बदल देना सम्भव नही है। यातायात व्यवस्था एवम् संचालन योजनाबद्ध होनी चाहिए तथा इन्हें विभिन्न चरणो मे लागू किया जाना चाहिए। इस रिपोर्ट के साथ लगाये गये कुछ यातायात सचालन योजना स्वतः स्पष्ट है लेकिन कुछ बिन्दुओं का स्पष्टीकरण आवश्यक है।

वन-वे बायी, सीधी चलने वाले यातायात और अधिक भारी भीड वाले चौराहो को बन्द करने का सुझाव दिया जाता है। क्रास-ओवर को रोकने का कार्य यह है कि जब क्रासओवर खुले रहते है तो यातायात छः दिशाओं मे चलता है जिससे चौराहो पर ट्रॉफिक जाम हो जाता है। यह सुझाव दिया जाता है कि U आकृति वाले मोड की पहचान की जानी चाहिए और इन स्थानो पर दुर्घटना रक्षक बनाये जाने चाहिए। जिससे गुजरने वाले यातायात गन्तव्य स्थान पर पहुँच सके U आकृति के मोड फुटपाथ के कुछ भागों का अधिग्रहण कर आसानी से विकसित किये जा सकते है। यह भी सुझाव दिया जाता है कि ऐसे चौराहे पर जहॉ क्रास-ओवर (वाहन के आवागमन को) रोका जाता है वहॉ पैदल चलने वालो के लिए सड़क पार करने की व्यवस्था की जानी चाहिए। प्रत्येक दो मिनट के बाद आधे मिनट के लिए यातायात को रोका जा सकता है पैदल चलने वालो के लिए स्वचालित सिग्नल लगाये जाने चाहिए।

यह दृढ़ रूप से विश्वास किया जाता है कि इस रिपोर्ट मे दिये गये सुझाव को ध्यान में रखते हुए यातायात सचालन योजना को लागू किया जाता है तो इससे निश्चित रूप से अच्छे परिणाम प्राप्त होंगे।

नगरीय परिवहन

अर्बन ट्रासपोर्ट पर गठित उप-समूह मे 13 सदस्यों ने भाग लिया जिनमे परिवहन तथा पुलिस विभागो के अधिकारी, परिवहन उद्योग से जुडे व्यवसायी, ट्रासपोर्ट यूनियन के पदाधिकारी तथा जागरुक नागरिको को प्रतिनिधित्व तथा प्रदेश के परिवहन आयुक्त डा० एस० पी० सिह ने उपसमूह की अध्यक्षता की।

पारस्परिक परिचय के बाद उप समूह मे चर्चा का प्रारम्भ डा० एस०पी० सिह द्वारा प्रस्तुत किये गये आधार पत्र के साथ हुआ। आधार पत्र के अतिरिक्त दो अन्य शोध पत्र श्री अशोक कुमार सम्भागीय परिवहन अधिकारी इलाहाबाद तथा श्री अशोक जैन, श्री जे०के० श्रीवास्तव एव आर०टी०ओ० कौशाम्बी द्वारा प्रस्तुत किये गये।

उपसमूह ने इलाहाबाद नगर की वर्तमान यातायात व्यवस्था की प्रमुख विशिष्टताओं को चिह्नित किया।

नगर की यातायात व्यवस्था अत्यन्त असगठित तथा अव्यवस्थित स्थिति मे है।

नगर की अधिसख्य जनसख्या अभी भी यातायात से सस्ते संसाधनो पर निर्भर है। हाल के वर्षों मे सडक दुर्घटनाओं की सख्या तेजी से बढी है।

उपरोक्त विशिष्टताओं को ध्यान में रखकर समूह की परिचर्चा आगामी वर्षों मे सस्ता, सुव्यवस्थि, सुरक्षित तथा सुविधाजनक यातायात की योजना प्रस्तावित करने का संदर्भ तय किया है। समूह ने तात्कालिक तथा दीर्घकालिक दोनो दृष्टि से नियोजन की आवश्यकता को स्वीकार किया। परन्तु नगरीय यातायात की दुर्व्यवस्था तथा समस्या की विकरालता को ध्यान मे रखते हुए तत्कालिक नियोजन की आवश्यकता को अधिक महत्व दिया।

उपसमूह में इस बात पर असहमति थी कि नगर की परिवहन योजना को नगर नियोजन के अभिन्न अग के रूप मे विकसित किया जाना चाहिए।

उपसमूह मे इस बात पर चिन्ता व्यक्त की गई है कि इलाहाबाद नगर की परिवहन व्यवस्था अत्यन्त असंगठित एव अनियोजित स्थिति में है इसके सुव्यवस्थित नियोजन को आवश्यकता को अपरिहार्य मानते हुए सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण के साथ-साथ जिलाधिकारी की अध्यक्षता मे गठित की गई। जिला परिवहन सलाहकार समिति को वैधानिक मान्यता देकर सक्रिय बनाया जाना चाहिए इसी सदर्भ में यह विचार भी आया कि नगर मे संचालित सभी प्रकार के परिवहन माध्यमो के प्रतिनिधियों को सम्मिलित करते हुए नगरीय परिवहन प्रकोष्ठ की भी स्थापना की जानी चाहिए जो दिन प्रतिदिन उठने वाली यातायात समस्याओं को सुझा सकने का दायित्व निभा सके। सिद्धान्त रूप मे यह स्वीकारते हुए कि सात सीट वाले टैम्पो, विक्रम नगरीय परिवहन के लिए अभिशाप है। उपसमूह ने उनके विकल्प तलाशे जाने पर बल दिया। इस दिशा में उपसमूह मे गम्भीर चिन्तन किया है। यह माना गया है कि यद्यपि टैम्पो/विक्रम आज नगर में यातायात के सस्ते व सुविधाजनक साधन है तथा पर्याप्त मात्रा मे रोजगार सृजन की क्षमता रखते है

क्रियान्वयन को सख्ती से लागू करना। विद्यालयो मे यातायात नियमो की शिक्षा व प्रसिक्षण की व्यवस्था डेरी उद्योग को नगर के बाहर स्थानान्तरित करने का सुझाव दिया गया।

भू-उपयोग नियोजन

सडको पर अतिक्रमण को हटाया जाय तथा हटाये जाने के बाद उसे तत्काल यातायात मे प्रयोग योग्य बनाया जाना चाहिए। सडको को अतिक्रमण से मुक्त बनाये रखने के लिए सम्बन्धित विभाग पी०डब्ल्यू०डी०, आई०एन०एन०, ए०डी०ए० को उत्तरदायी बनाया जाय। सडको पर गैर परिवहन प्रयोग चाहे निजी हो या सरकारी उसे समाप्त किया जाना चाहिए। इस दिशा मे टेलीफोन विभाग, बिजली विभाग, प्रचार हेतु लगाये गये होर्डिंग आदि को हटा कर सडको को यातायात के लिए चौडा किया जाना चाहिए। इस दृष्टि से समूह ने चौराहो पर मूर्तियॉ आदि स्थापित करते समय यह ध्यान रखने की सलाह दी गयी कि वह सुचारू परिवहन मे बाधा न हो अनुचित माना तथा उन्हे अतिक्रमण की श्रेणी मे रखने की सलाह दी। सडकों को सुधारे जाने, उन्हे चौडा करने, फुटपाथो को चिह्नित करने, डिवाइडर बनाये जाने की सलाह समूह द्वारा दी गयी।

दीर्घकालीन नियोजन

समूह ने रेल परिवहन को भी नगर-यातायात से जोडने की सलाह दी। नगरीय रेल सेवा विकसित करने की राय उभर कर आयी तथा साथ ही भूमिगत रेल पथ की सम्भावना तलाशे जाने का भी विचार समूह में रखा गया।

तत्कालिक दृष्टि से सुगम एवं सुव्यवस्थित यातायात को सुनिश्चित करने के लिए परिचालन की दृष्टि से यातायात नियमन एवं नियन्त्रण की नीति अविलम्ब लागू की जानी चाहिए। इस दिशा में श्री अशोक जैन ने प्रायोगिक तौर पर लागू करने के लिए विवेकानन्द मार्ग, जीरोरोड तथा जानसेनगंज चौराहे पर यातायात नियमन का एक प्रारूप अपने शोध-पत्र मे प्रस्तुत किया जिसका समूह के सदस्यों ने समर्थन किया। वर्तमान सेमिनार में इलाहाबाद महानगर के अगले 20-25 में सम्भावित विकास की एक समन्वित रूपरेखा उभर कर आयी है। जिससे विदित होता है इलाहाबाद राजमार्गों के स्वरूप में बाईपासों के निर्माण तथा आबादी के नये क्षेत्रो तथा इलाहाबाद राष्ट्रीय जल मार्ग न० 1 वर्गमील के बनाने के कारण महत्वपूर्ण परिवर्तन होगा।

अतः इलाहाबाद विकास के सम्भावित स्वरूप को ध्यान मे रखते हुए व्यापक प्रतिभागिता के साथ अलग से एक गोष्ठी आयोजित की जानी चाहिए तथा परिवहन आवश्यकताओं का नवीनतम स्वरूप जानने के लिए सर्वे किया जाना चाहिए।

अध्याय - 6

वायुमण्डलीय प्रदूषण

परिभाषा :

पृथ्वी एक विशाल पारिस्थितिक तन्त्र है। इसमे कई छोटे-छोटे पारिस्थितिक-तन्त्र पाये जाते है। सभी पारिस्थितिक तन्त्रो मे चाहे वह जलीय हो या स्थलीय, जीवीय (biotic) और अजीवीय (abiotic) घटक पाये जाते है। ये घटक आपस मे एक दूसरे से सम्बन्धित रहते है और एक दूसरे को प्रभावित करते है अर्थात् अजीवीय-घटको का प्रभाव जीवीय घटको के जीवन पर पडता है और जीवीय-घटको के कार्यकलापो का अभाव अजीवीय वातावरण पर पडता है। सभी पारिस्थितिक-तन्त्रो मे हरे पौधे प्राथमिक उत्पादक (primary producers) के रूप मे पाये जाते है जो इनमे CO_2 तथा C_2 का सतुलन बनाये रखते है। इनके अलावा पृथ्वी के पारिस्थितिक तन्त्र में अन्य सभी घटक सतुलित अवस्था में पाये जाते है। जब यह सन्तुलन किन्ही कारणों वश भग हो जाता है तो पृथ्वी के मुख्य घटको जैसे--वायु, जल एवं मिट्टी के भौतिक (physical), रासायनिक (chemical) एव जैवीय (biological) लक्षणो मे अवाछनीय परिवर्तन हो जाता है। इसका प्रभाव जीवधारियों पर पडता है जो प्राय: हानि-कारक ही होता है। यही परिवर्तन प्रदूषण (pollution) कहलाता है। इसका मुख्य कारण मानव है जो अपने स्वार्थ एव सुख के लिये अनेको ऐसे कार्य करता है जिससे वातावरण दूषित होता रहता है। प्रदूषण की परिभाषा निम्नलिखित ढग से दी जा सकती है--

''वायु, जल एव मिट्टी के भौतिक, रासायनिक और जैविक लक्षणो का वह अवाछनीय परिवर्तन जो मानव एवम् उससे सम्बन्धित लाभदायक जीवधारियों के जीवन, औद्योगिक संस्थानों की प्रगति एवं खेती आदि को हानि पहुँचाता है, प्रदूषण कहलाता है।''

"Pollution is an undesirable change in the physical, chemical and biological characteristies of air, water and soil which affects human life, lives of his related other useful living plants and animals, industrial progress, living condition and cultural assets etc "

प्रदूषकों के प्रकार (Kind of Pollutants)

प्रदूषक दो प्रकार होते हैं--

(1) जीवधारियो द्वारा क्षयकारी अथवा अपघटनीय।

(2) जीवधारियों द्वारा अक्षयकारी अथवा अनपघटनीय।

1. जीवधारियो द्वारा क्षयकारी अथवा अपघटनीय (Biodegradable or Decomposable)--ये वे कार्बनिक पदार्थ है जो सूक्ष्म जीवधारियो (micro-organisms) द्वारा अपघटित होकर अपने हानिकारक (विषाक्त) प्रभाव को समाप्त कर देते है। जैसे--घरो की नालियो से निकला हुआ वाहितमल (sewage), पौधो एव जन्तुओं के मृत-अवशेष तथा कूडा-करकट आदि। इन पदार्थों की एक निश्चित मात्रा ही सूक्ष्म जीवधारियो (कवक एवम् जीवाणु) द्वारा अपघटित हो पाती है। जब ये अधिकता मे पाये जाते है तो इनका अपघटन करने में सूक्ष्म जीवधारी असमर्थ होते है और ये पदार्थ वातावरण मे प्रदूषण का कारण बन जाते है अर्थात् प्रदूषण फैलाते है।

2. जीवधारियो द्वारा अक्षयकारी अथवा अपघटनीय (non-biodegradable or non-decomposable)-- ये वे पदार्थ है जो सूक्ष्म जीवधारियो द्वारा अपघटित नही होते और प्रारम्भ से ही हानिकारक होते है, जैसे--एल्यूमीनियम, लोहा, काच आदि धातुओं के टुकड़े, पारे के लवण (mercury salts) तथा DDT व फीनोल आदि रासायनो के यौगिक।

प्रदूषण के क्षेत्र (Areas of Pollution)

पृथ्वी के भौतिक वातावरण निम्नलिखित तीन भागों मे बॉटा गया है जिनमे प्रदूषण होता रहता है--

1. स्थल मंडल (Lithosphere)--यह वह स्थलीय भाग है जिससे पौधों को आवश्यक खनिज लवण प्राप्त होते है। इसके अन्तर्गत चट्टाने, मिट्टी तथा रेत आदि मुक्त वातावरण आता है।

2. जल मण्डल (Hydrosphere)--यह पृथ्वी का स्थल मण्डल पर उपस्थित वह जलीय भाग है जिससे पौधे व अन्य जीवधारी अपने जीवन को चलाने के लिये जल प्राप्त करते है। इसके अन्तर्गत समुद्र, नदियॉ, तालाब, झरने, गड्ढे, खाडियॉ, कुये व अन्य जलाशय आदि आते है।

3. वायुमंडल (Atmosphere)--यह वह वायुवीय भाग है जो स्थल एवम् जल मण्डल के ऊपर लगभग 200 मील तक फैला रहता है। इसके अन्तर्गत विभिन्न प्रकार की गैसें जैसे आक्सीजन, कार्बनडाई आक्साइड तथा नाइट्रोजन आदि आती है। ये गैसें एक निश्चित अनुपात एवम् संतुलित मात्रा में पाई जाती हैं।

स्थल, जल एवम् वायुमण्डल तीनों मण्डल (biosphere) से सम्बन्धित रहते है। जीवमण्डल पृथ्वी का वह भाग है जिसमे जीवधारी निवास करते है।

प्रदूषण के प्रकार (Types of Pollution)

प्रदूषण मुख्य रूप से पॉच प्रकार होता है--

1 वायु प्रदूषण (Air pollution),

2 जल प्रदूषण (Water pollution),

3 मृदीय प्रदूषण (Soil pollution),

4 ध्वनि प्रदूषण (Sound or Noise pollution),

5 रेडियोधर्मी प्रदूषण (Radioactive pollution)।

वायु प्रदूषण

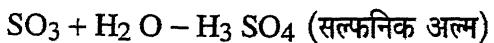
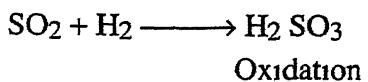
सभी जीवधारियो को जीवित रहने के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है, जो वायुमण्डल मे पायी जाती है। वायुमण्डल एक गैसीय आवरण है जो पृथ्वी को चारो तरफ से घेरे हुए है तथा वायु विभिन्न गैसो का यात्रिक मिश्रण है इनमे नाइट्रोजन (78 09%), आक्सीजन (21 0%), कार्बन डाईआक्साइड (0 03%), आर्गन (0 93%) का योगदान है। इसके अलावा निऑन क्रिप्टान, हीलियम, हाइड्रोजन, जेनान, ओजोन आदि गैसे भी वायुमण्डल मे मौजूद है। आक्सीजन का प्रयोग जीवधारियो की श्वसन क्रिया मे होता है। इसमे कार्बनिक खाद्य पदार्थों (कार्बोहाइड्रेटस, वसा एव प्रोटीन) का आक्सीकरण होता है। फलस्वरूप CO_2 गैस निकलती है। CO_2 का प्रयोग हरे पौधे प्रकाश सश्लेषण द्वारा अपने भोजन के निर्माण मे करते है। इस प्रकार वातावरण मे O_2 व CO_2 का सतुलन बना रहता है और इनकी मात्रा व अनुपात भी हर समय निश्चित बनी रहती है। एक व्यक्ति प्रतिदिन जितनी वस्तुओं को ग्रहण करता है उसका लगभग 80% वायु का होता है। एक व्यक्ति प्रतिदिन 22,000 बार सास लेता है। इस तरह एक व्यक्ति प्रतिदिन आक्सीजनयुक्त वायुमण्डल से 35 गैलन या 16 किलोग्राम वायु का सेवन करता है।

इस प्रकार मानव एव अन्य जीवधारियो के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है जब किन्ही कारणो से वायुमण्डल की गैसों की इस मात्रा एवम् अनुपात मे अवाछनीय परिवर्तन हो जाता है तथा वायु इन गैसों के अतिरिक्त कुछ अन्य विषाक्त गैसें मिल जाती है तो इसे वायु प्रदूषण कहते हैं।

प्रदूषको के प्रभाव (Effects of Pollution)

(i) SO_2—वायु प्रदूषको मे सबसे ज्यादा हानिकारक SO_2 है। SO_2 से मानव में विभिन्न प्रकार की बीमारियॉ, जैसे-दमॉ (asthma), खाँसी, फेफडो के रोग, ब्रोकाइटिस आदि हो जाती है। कारखानो की चिमनियों से निकली SO_2 गैस वातावरण की नमी को अवशोषित करके $H_2 SO_4$ अम्ल बनाती है जिसके प्रभाव से पौधो की पत्तियो के किनारे तथा नमों के मध्य का स्थान सूखने लगता है।

$$SO_2 + H_2 \xrightarrow[\text{Oxidation}]{} H_2 SO_3$$

$$SO_3 + H_2 O - H_3 SO_4 \text{ (सल्फनिक अल्म)}$$

SO_2 सल्फ्यूरिक अम्ल की सान्द्रता बढ़ने पर पादप कोशिकाओं में प्रकाश संश्लेषण एव उपपंचायी क्रियाओं की दर कम हो जाती है, प्लाज्मा झिल्ली टूट जाती है, हरित लवक नष्ट हो जाते है, जीवधारियों की वृद्धि कम हो जाती है एवम् मनुष्य की श्वसन-नली फेफडो को क्षति पहुँचाती है। SO_2 पत्थरो, कागजों व स्टील आदि के कारखानो को हानि पहुँचाती है क्योंकि ये सभी वस्तुएँ SO_2 से नष्ट हो जाती हैं।

(ii) CO — इसमे क्षय रोग (T B) फेफडो के केन्सर (Jung's cancer), दमा (asthma) आदि बीमारियॉ होती है।

(iii) NO — रक्त मे आक्सीजन ग्रहण करने वाले की क्षमता को घटाती है।

(iv) ओजोन (O_3)--ओजोन से खॉसी सीने मे जलन तथा ऑख के रोग हो जाते है। इससे कपडों व रबर आदि को भी हानि पहुॅचती है।

(v) बेजीन (benzene) व पायरीन (pyrene) के अणु कैसर जैसे भंयकर रोग उत्पन्न करते है।

(vi) एस्बेस्टास (asbestos) के कण कैसर व यकृत (liver) की बीमारियॉ उत्पन्न करते है।

(vii) फार्बन के कण व धुऑ आदि क्षयरोग व कैन्सर उत्पन्न करते है।

(viii) धूल व धुये मे उपस्थित सीसे (lead) के कण मनुष्य के शरीर में पहुॅच कर नाडी-सस्थान के रोग उत्पन्न करते है।

(ix) कैडमियम (Cd) के कण श्वसन-विष (respiratory poison) की तरह कार्य करते हैं। ये हृदय-सम्बन्धी रोग उत्पन्न करते है व रक्त-दाब (blood pressure) बढ़ाते है।

(x) प्रदूषित वायु मनुष्यो मे त्वचा रोग, एक्जिमा, मुहासे व एन्थाक्स आदि उत्पन्न करती है।

(xi) लोहे की खानों में कार्य करने वाले मजदूरों की लौह-सकितमयता (sidosilicosis) नामक रोग हो जाता है जो लोह धूल में सिलिका धूल के मिल जाने के कारण होता है।

(xii) जिक, टिन व क्रोमियम आदि के कणों से भी शारीरिक रोग उत्पन्न होते है।

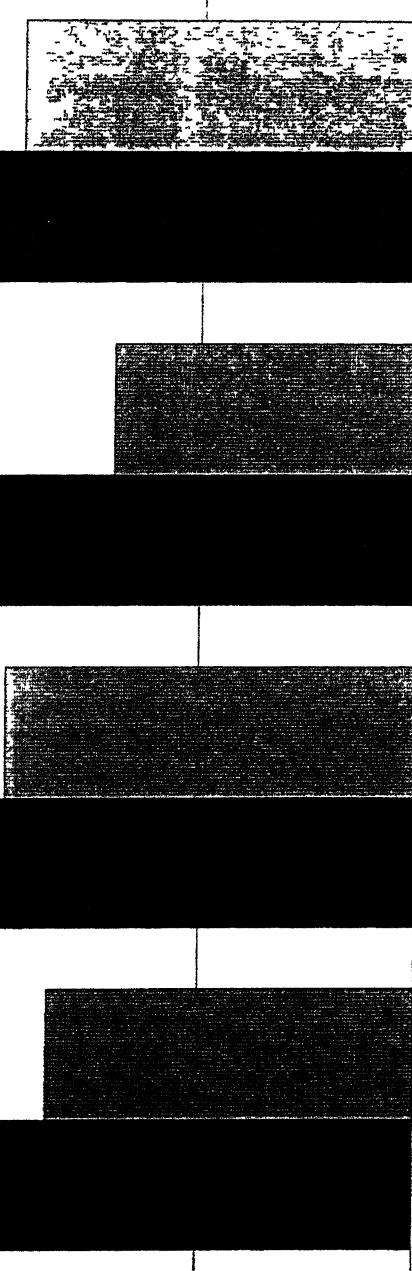
वायु प्रदूषण मुख्य रूप से गैसीय, ठोस तथा तरल कणों वाले प्रदूषणों द्वारा होता है। वायु के प्रदूषणो में प्रमुख हैं-- कार्बन-डाइआक्साइड, फ्लूरो कार्बन, नाइट्रोजन आक्साइड, सल्फर कम्पाउण्डस, अपशिष्ट उष्मा, जलवाष्म अमीनिया, हाइड्रो--कार्बन, मेथिल ब्रोमाइड, क्रिप्टान--85 एथरोसौल आदि। उल्लेखनीय है कि प्राकृतिक स्रोतो से उत्पन्न प्रदूषणों (यथा- ज्वालामुखी धूलि तथा राख, वायु द्वारा उड़ाई गयी धूल, वस्तुओं के सडने-गलने से निस्सृत दुर्गन्ध तथा फूलो के पराग आदि) द्वारा वायु का प्रदूषण अधिक महत्वपूर्ण नही होता है क्योंकि एक तरफ तो प्रकृति अपने होम्योस्टेटिक प्रक्रिया द्वारा इन प्रदूषणों को आत्मसात कर लेती है और दूसरी तरफ प्राकृतिक स्रोतों वाले प्रदूषणों का वायु विश्व के समस्त वायुमण्डल में वितरण कर देती है। इसके विपरीत मानव जनित वायु प्रदूषण स्थान विशेष के वायु-मण्डल मे ही केन्द्रिय होते है। (यथा विश्व के अत्यधिक औद्योगिकृत एवं नगरीकृत क्षेत्रों में) जिस कारण मानव जनित वायु प्रदूषण अधिक हानिकारक होता है।

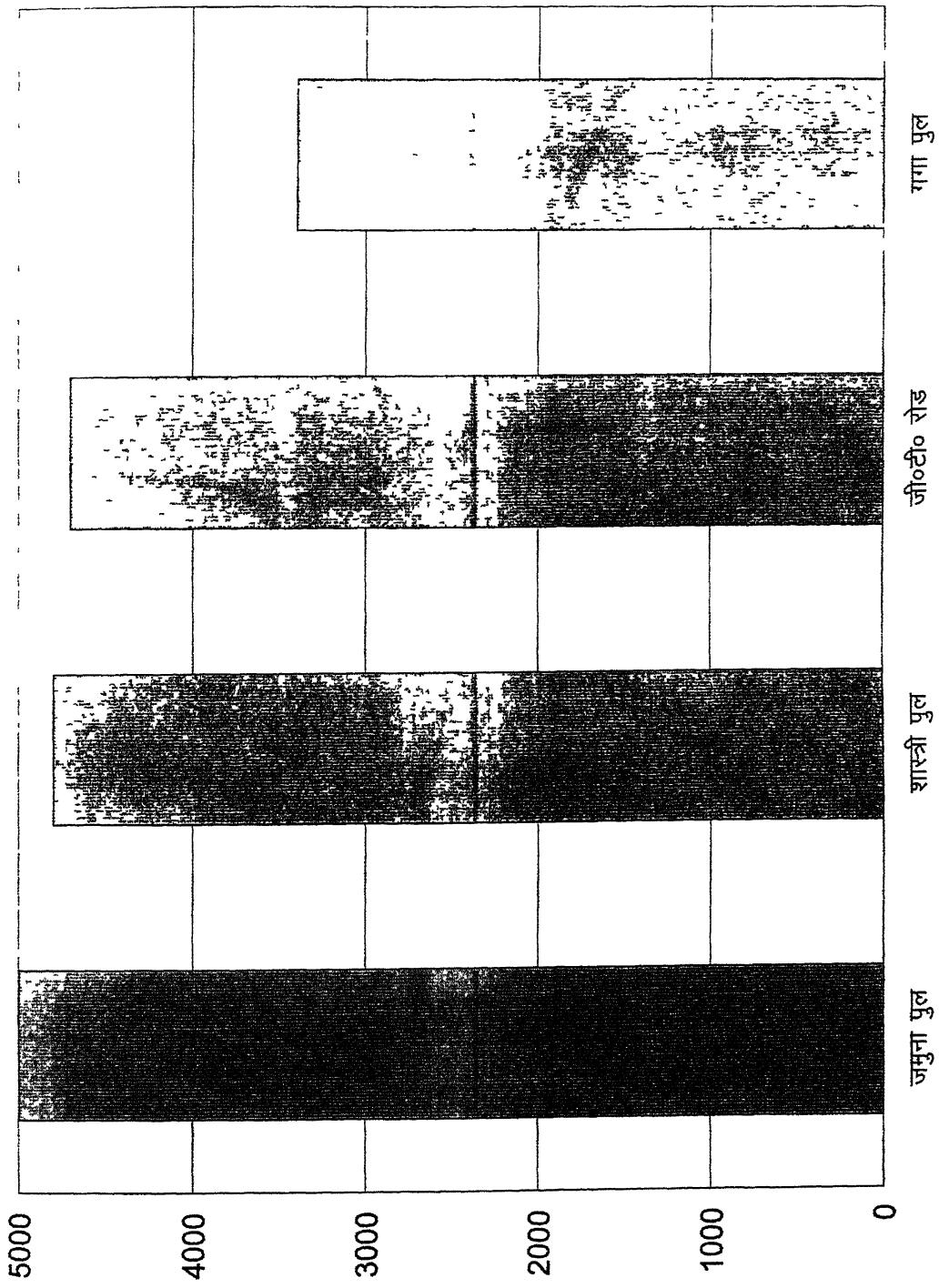
इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र का अध्ययन करने से यह ज्ञात हुआ कि शहर मे वायु प्रदूषण का मुख्य स्रोत स्वचालित वाहन है। उक्त शहर मे लगभग 18555 गाडिया प्रतिदिन भ्रमण करती रहती है। इनमे ट्रको तथा लौरी की सख्या लगभग 17900 है। जो कि प्रतिदिन शहर के बाहर आती जाती है। इसके अलावा 118 बसे तथा 480 टैक्सियो की सख्या है जो कि सिर्फ शहर के अन्दर ही चक्कर लगाती रहती है। इन सभी वाहनो के चलने के कारण अधिक मात्रा मे पेट्रोल तथा डीजल जलता है। जिससे विभिन्न प्रकार की जहरीली गैसें निकलती है जो कि हमारे शहरी वातावरण को बुरी तरह दूषित कर देते है। इन गैसो मे प्रमुख है- कार्बन मोनो आक्साइड (जो कि वायुमण्डल मे स्थित वायु प्रदूषणों के 50 प्रतिशत भाग का प्रतिनिधित्व करती है), कार्बन डाइआक्साइड, क्लोरोफ्लोरो कार्बन, मिथेन, सल्फर डाइआक्साइड तथा नाइट्रोजन के आक्साइड आदि। उपरोक्त गैसो की अधिकता से ओजोन परत का क्षरण होता है।

इलाहाबाद नगर मे ज्यादातर वायु प्रदूषण इन्ही वाहनो द्वारा होता है। ये वाहन शहर के केन्द्रीय भाग चौक तथा उसके आस-पास के क्षेत्रो में ज्यादा चलते है। इसके अलावा कुछ अन्य प्रमुख क्षेत्र है जो दूषित वातावरण की चपेट मे आते है। ये है रामबाग, दारागंज, मानसरोवर, सिविल लाइन, गोविन्दपुर, तेलियरगंज, बहादुरगंज, मुट्ठीगज, कीटगज, करैली, खुल्दाबाद, सुलेम सराय आदि इलाहाबाद शहर मे ज्यादातर वाहन जी०टी० रोड पर चलते है। इस रोड पर ट्रको की सख्या अधिक रहती है। इसके अलावा स्टैनली रोड पर छोटी तथा बडी गाडियों की भरमार रहती है। उक्त वाहनो के अतिरिक्त शहर. में रेल गाड़ियो की सख्या भी अधिक है। दी जक्शन होने के कारण प्रतिदिन गाडियॉ चारों दिशाओं की ओर आवागमन करती रहती है। मुख्य जंक्शन चौक के पास है तथा दूसरा प्रयाग स्टेशन है। जो कि एलनगंज क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। इसके द्वारा भी भारी मात्रा मे धुए का विसर्जन होता है, जो वायु को दूषित करने मे महत्वपूर्ण भूमिका निभाते है।

इस प्रकार शहर का केन्द्रीय भाग बाहरी क्षेत्र की अपेक्षा अधिक गर्म होता है। फलस्वरूप ऊष्माद्वीप एवं प्रदूषण गुम्बद का निर्माण होता है। अधिक ताप के कारण शहर की पक्की ईटों के ढॉचे अपने अन्दर ऊष्मा को ग्रहण कर लेते है और इसी ऊष्मा के कारण रात के समय काफी गर्मी महसूस होती है। इसी बढ़ते तापमान को ऊष्मा द्वीप कहते है। इसका प्रभाव तभी कम होता है जब तेज हवायें चलती हैं।

स्वचालित वाहनों से उत्सर्जित धुँए आदि नगर के ऊपर करीब 1000 मीटर की ऊॅचाई पर एक मोटी परत बनाते है। प्रदूषकों की इस मोटी परत को प्रदूषण गुम्बद कहते हैं। ये मोटी परत नगरीय जलवायु को कई तरह से प्रभावित करती है। प्रदूषण-गुम्बद का निर्माण सी०बी०डी० एरिया तथा उसके आस-पास के क्षेत्र में ही होता है। इस प्रकार इलाहाबाद शहर मे लगातार तापमान की वृद्धि हो रही है। यदि समय रहते इसे नहीं रोका गया तो भविष्य में बहुत अधिक भयावह स्थिति हो जायेगी।

शहर में गाड़ियों की संख्या
(हजार मे)
बडी गाडियॉ
छोटी गाडियॉ
4000
3000
2000
1000
0
जी०टी० रोड
जमुना पुल
गगा पुल
शास्त्री पुल

मानचित्र सख्या 6 1

इलाहाबाद शहर के कुछ प्रमुख प्रदूषित क्षेत्र

मानचित्र सख्या 6 2

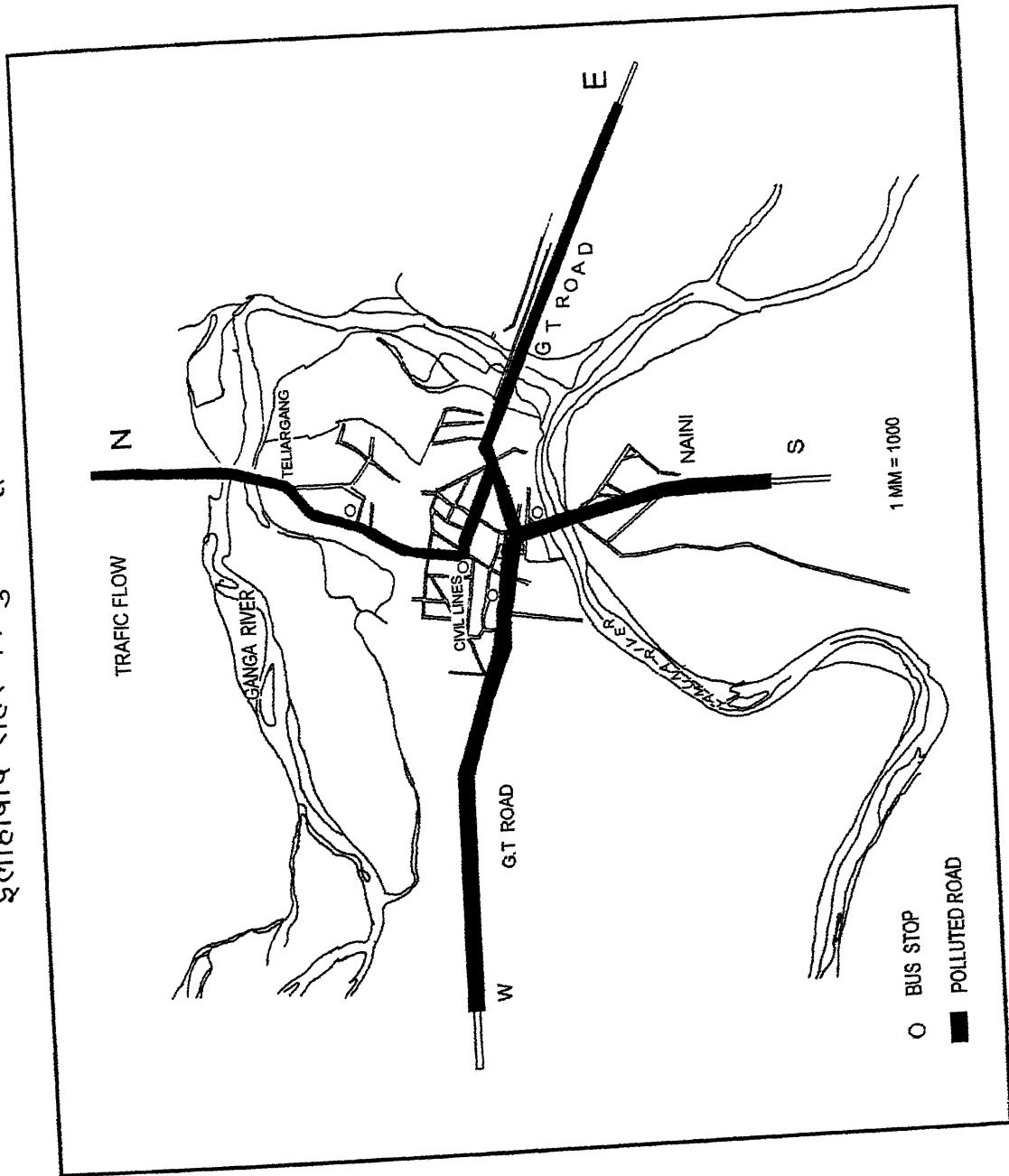
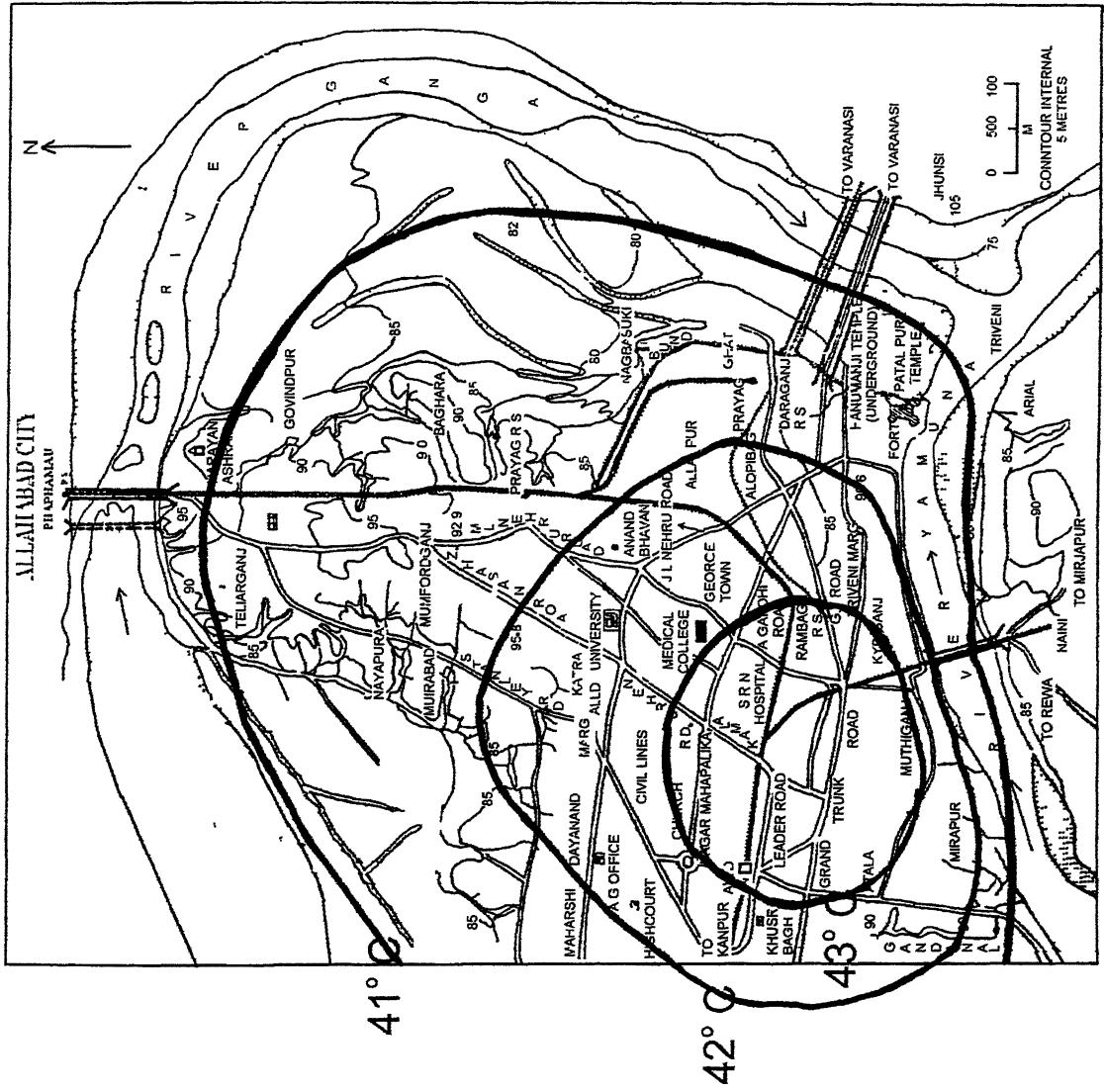
इलाहाबाद शहर की मुख्य प्रदूषित सडके

मानचित्र सख्या 63

इलाहाबाद शहर मे समताप रेखाये

माप गया तापमान

दिनाक 3-6-2001

मानचित्र संख्या 64

वाहनों का आवागमन

कचेहरी टैक्सी स्टैन्ड से आस-पास की क्षेत्रो मे जाती हुई टैक्सियो, टैम्पों की संख्या एवं एक दिन की बारम्बारता

क्षेत्र	टैक्सी संख्या	बारम्बारता
(1) कचेहरी से तेलियरगज, गोविन्दपुर	48	48 × 4 = 192
" " मानसरोवर	55	55 × 4 = 220
" " पानी की टकी, सुलेमसराय	50	50 × 4 = 200
" " रेलवे स्टेशन	60	60 × 4=240
(2) रेलवे स्टेशन से सुलेम सराय	120	120 × 2=240
(3) मानसरोवर से नैनी	50	50 × 2=100
मानसरोवर से दारागज, रामबाग	100	100 × 2=200
	योग = 483	

इलाहाबाद नगर के बाहर जाने वाले वाहनों की प्रतिदिन की संख्या

क्षेत्र	बड़े वाहनों की संख्या	छोटे वाहनों की संख्या	योग
(1) शास्त्री पुल	2965	1835	4800
(2) गगापुल (तेलियर गंज)	2000	1400	3400
(3) यमुना पुल	3100	1900	5000
(4) जी०टी० रोड (सुलेमसराय)	3000	1700	4700
		महायोग	17900

कचेहरी बस स्टैन्ड से आस-पास के क्षेत्रों में जाती हुई बसों की संख्या
एक-एक दिन की बारम्बारता

क्षेत्र		बसो की संख्या	बारम्बारता
कचेहरी	से सुलेम सराय	40	$40 \times 4 = 160$
"	" करैली	5	$5 \times 4 = 20$
"	" स्टेशन	15	$15 \times 4 = 60$
"	" मानसरोवर	20	$20 \times 4 = 80$
"	" दारागज	13	$13 \times 4 = 52$
"	" नैनी	20	$20 \times 4 = 80$
"	" हाईकोर्ट	5	$5 \times 4 = 20$
स्टेशन	से सुलेमसराय	15	$15 \times 4 = 60$
"	" जीरो रोड	35	$35 \times 4 = 140$
"	" हाई कोर्ट	5	$5 \times 4 = 20$
"	" दारागज	7	$7 \times 4 = 28$
		योग = 180	

शोधकर्ता द्वारा 1999 सर्वेक्षण से प्राप्त इलाहाबाद शहर के मुख्य मार्गों पर गाड़ियो की संख्या

Kutchery

Time	Two Wheelers		Three Whelers		Four Wheelers		Bus and other	
	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj
9 – 10	691	330	170	156	70	69	43	39
10 – 11	569	431	175	149	77	84	82	76
11 – 12	469	282	80	157	148	189	50	46
12 – 1	459	244	64	69	68	73	44	41
1 – 2	407	220	75	70	32	34	23	22
2 – 3	—	—	—	—	—	—	—	—
3 – 4	688	326	85	80	46	49	41	38
4 – 5	988	446	100	94	48	63	38	35

Subzi Mandi

Time	Two Wheelers		Three Whelers		Four Wheelers		Bus and other	
	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj
9 – 10	307	386	88	55	35	35	10	5
10 – 11	412	531	98	65	50	43	8	5
11 – 12	469	610	100	65	66	56	6	3
12 – 1	385	494	85	65	65	59	6	3
1 – 2	495	581	85	61	56	49	7	4
2 – 3	—	—	—	—	—	—	—	—
3 – 4	397	487	53	49	45	39	5	4
4 – 5	402	516	60	51	42	39	4	3

Commisioner's Bunglow

Time	Two Wheelers		Three Whelers		Four Wheelers		Bus and other	
	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj
9 – 10	337	521	75	90	56	48	26	19
10 – 11	319	489	60	80	57	47	30	20
11 – 12	315	482	63	63	51	44	38	25
12 – 1	226	324	63	62	59	50	35	23
1 – 2	290	440	45	56	69	59	39	25
2 – 3	—	—	—	—	—	—	—	—
3 – 4	208	293	47	55	59	50	36	24
4 – 5	282	424	58	70	49	41	26	15

ध्वनि प्रदूषण

परिभाषा

किसी भी वस्तु से जनित सामान्य आवाज को ध्वनि कहते है। जब ध्वनि की तीव्रता अधिक हो जाती है तथा जब वह कानो को प्रिय नही लगती है तो उसे शोर कहते है। इस प्रकार उच्च तीव्रता वाली ध्वनि अर्थात् अवाछित शोर के कारण मानव वर्ग मे उत्पन्न अशान्ति एव बेचैनी की दशा को ध्वनि प्रदूषण कहते है। आवाज का जन्म प्राकृतिक एव मानव जनित दोनो स्रोतो से होता है।

1 प्राकृतिक ध्वनि प्रदूषण,

2 कृत्रिम ध्वनि प्रदूषण।

1 प्राकृतिक ध्वनि प्रदूषण प्राकृतिक स्रोतों से उत्पन्न होती है, यथा बादलों की गरज, उच्च्व वेग वाली वायु, उच्च्व तीव्रता वाली जलवर्षा उपलवृष्टि, जल प्रभाव आदि।

प्राकृतिक स्रोतों से उत्पन्न ध्वनि प्रदूषण व्यापक, छिटपुट, विपुल या विरल हो सकता है।

2 कृत्रिम ध्वनि प्रदूषण मानव कार्यों द्वारा उत्पन्न तीव्रता वाली आवाजो के कारण उत्पन्न होता है। इस तरह के कृत्रिम ध्वनि प्रदूषण को सामान्यता मात्र ध्वनि प्रदूषण ही कहते हैं। इस तरह के ध्वनि प्रदूषण की तीव्रता तथा विस्तार मे बढते नगरीकरण एव औद्योगिकरण के फलस्वरूप निरन्तर वृद्धि होती जा रही है।

उल्लेखनिय है कि अन्य प्रदूषणो के समान ध्वनि का उसके उत्पत्ति स्रोत से दूर स्थानों तक वहन नही किया जा सकता है। इसका सान्द्रण भी नहीं होता है।

ध्वनि प्रदूषण के स्रोत

यहॉ पर ध्वनि प्रदूषण स्रोत का वर्गीकरण ग्रामीण क्षेत्र और नगरीय क्षेत्रों के आधार पर किया जा रहा है।

1. ग्रामीण क्षेत्र स्रोत

ग्रामीण स्रोतो से न्यूनतम ध्वनि प्रदूषण होता है क्योंकि वहाँ पर अधिक शोर उत्पन्न करने वाले कारखानों वाहनो, नगरीय भीड़-भाड का अभाव होता है। ग्रामीण क्षेत्रों में कुछ अवसर अवश्य होते है। जब शोर सामान्य ध्वनि स्तर से अधिक हो जाता है जैसे—त्योहारो के समय, शादी विवाह के समय, मृत्यु शोक, चुनाव प्रचार, झगडा झंझट, मेला आदि के समय। इसके अलावा गॉवो में हमेशा कुस्ती, डीजल युक्तपम्पिग सेट, आटा चक्की आदि स्रोतों से अधिक ध्वनि उत्पन्न होती है। जिस कारण वातावरण कुछ अशान्त सा हो जाता है।

2. नगरीय स्रोत

नगरीय स्रोत के अन्तर्गत (1) स्वचालित वाहनो (मोटल साइकिल, स्कूटर, टैम्पो, टैक्सी, कार, लारी, ट्रक, बस रेलगाडी आदि) तथा वायुयानो (11) राकेटो (111) प्रतिरक्षा से सम्बन्धित प्रयोगो, शूटिग, तोपो, गोलाबारी विस्फोट आदि (1v) फेरीवाले (v) सब्जी फल की मण्डी (v1) चुनाव प्रचारों (v11) धार्मिक प्रचारो (v111) सास्कृतिक कार्यक्रमो (1x) विभिन्न प्रकार के विज्ञापन (x) त्योहार मेला आदि इसके अलावा नगरो तथा कस्बों मे लाउडस्पीकर शोर उत्पन्न करने वाले सबसे अधिक सिरदर्द स्रोत है। नगरो मे कारखानो के द्वारा उच्चतम स्तर के ध्वनि प्रदूषण फैलते है।

इलाहाबाद नगर में नगरीय क्षेत्र का ध्वनि प्रदूषण स्रोत

इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र का अध्ययन करने से यह ज्ञात हुआ कि इन स्थानो पर चलने वाले स्वचालित वाहन सबसे अधिक अर्थात उच्चतम स्तर के ध्वनि प्रदूषण उत्पन्न करते है जिससे पूर्ण शहरी माहौल अशान्त रहता है। ये वाहन न केवल ध्वनि प्रदूषण उत्पन्न करते है बल्कि वायु प्रदूषण को भी जन्म देते हैं। अतः हमारे वातावरण को अशान्त तथा दुखद पूर्ण बनाने में इन वाहनो का महत्व पूर्ण योगदान होता है।

इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र में चार बस स्टैण्ड तथा टैक्सी स्टैण्ड हैं जहॉ से वाहन विभिन्न मार्गों द्वारा सारा दिन पूरे शहर में भ्रमण करते रहते है। ये चार वाहन स्टैण्ड है

1 कचेहरी,

2 मानसरोवर,

3 सिविल लाइन,

4 रेलवे स्टेशन।

1. कचेहरी स्टैण्ड

कचेहरी से प्रतिदिन 210 टैक्सीयाँ शहर के विभिन्न स्थानों पर भ्रमण करती रहती हैं। ये स्थान इस प्रकार है:— कचेहरी से तेलियरगंज, मानसरोवर, पानी की टंकी रेलवे स्टेशन।

2. रेलवे स्टैण्ड

रेलवे स्टेशन से प्रतिदिन करीब 120 टैक्सियॉ सुलेम सराय की ओर जाती है। जिनकी बारम्बारता लगभग 240 होती है। प्रत्येक टैक्सी औसत 2 बार चक्कर लगाती हैं।

3. मानसरोवर

मानसरोवर से नैनी को प्रतिदिन लगभग 50 टैक्सियॉ जाती है जिनकी बारम्बारता करीब 100 बार होती है। इसी तरह मानसरोवर से दारागंज रामबाग को भी 100 के आस-पास टैक्सियॉ चलती है। इनकी बारम्बारता भी करीब 200 बार के लगभग है। एक टैक्सी औसत -2 चक्कर लगाती है। इनकी सख्या तथा बारम्बारता अग्रलिखित तालिका से स्पष्ट हो जायेगी।

इसी प्रकार बसे भी शहर के विभिन्न भागों में आवागमन करती रहती है।

1 कचेहरी से सुलेमसराय, करैली, स्टेशन, मानसरोवर, दारागंज, नैनी, हाईकोर्ट आदि स्थानों पर चक्कर लगाती रहती है। इनकी संख्या 118 के लगभग है। जिनमे प्रत्येक की बारम्बरता औसत 4 बार है।

2 रेलवे स्टेशन से सुलेम सराय, जीरो रोड, हाईकोर्ट, दारागंज की करीब 62 बसे प्रतिदिन चलती है। जिनकी बारम्बारता भी औसत 4 बार है।

इस प्रकार स्पष्ट होता है कि इन वाहनों से कितनी मात्रा में ध्वनि प्रदूषण फैलता है। एक चार पहिया वाहन औसतन 90 db आवाज उत्पन्न करता है।

इलाहाबाद नगर में प्रतिदिन करीब 18,563 वाहन चलते है। इनमें से 17,900 गड़ियॉ शहर को पार करती है। बाकी 663 छोटी गाडियॉ दिन भर शहर के अन्दर चक्कर लगाती रहती है।

इसका पूरा विवरण अग्रलिखित तालिका में दिया गया है।

ध्वनि प्रदूषण (Sound Pollution)

वातावरण में विभिन्न प्रकार की ध्वनि करने वाले यन्त्रों से उत्पन्न अत्यधिक ध्वनि द्वारा ध्वनि-प्रदूषण होता है। ध्वनि कारखानों की मशीनों, साइरन, भोपू, स्वचालित वाहनों जैसे-कार, स्कूटर, मोटर साइकिल, वायुयान, जेट-विमान, रेलगाड़ियों के इन्जन व अन्य पेट्रोल व डीजल से चलने वाली मशीनो जैसे जेनरेटर, चक्की का इन्जन आदि तथा लाउडस्पीकर व बाजो आदि से निकलती है। इनसे निकलने वाली ध्वनि तरंगें काफी तीव्र होती हैं और वातावरण में ध्वनि प्रदूषण करती हैं।

ध्वनि-प्रदूषण के प्रभाव

1 तीव्र गति वाली ध्वनि से श्रवण शक्ति का ह्रास होता है।

2 ठीक प्रकार से नीद नही आती जिससे नाडी सस्थान सम्बन्धी एव भय-रोग हो जाते है।

3 कभी-कभी मनुष्य पागल हो जाता है।

4 कुछ ध्वनियॉ सूक्ष्म जीवाणुओं को नष्ट कर देती है जिससे मृत अवशेषो के अपघटन मे बाधा पहुँचती है।

5 ध्वनि तरगे जीवधारियो की उपापचयी क्रियाओं को भी प्रभावित करती है।

6 कुछ पौधो मे ध्वनि तरगो के कारण वृद्धि रुक जाती है।

7 तीव्र ध्वनि जन्तुओं के हृदय, मस्तिष्क एवं यकृत को भी नष्ट करती है।

ध्वनि प्रदूषण रोकने के उपाय

1 औद्योगिक कारखानों जैसे कपडा मिल, आटा के मिल आदि को शहरो से दूर खोला जाना चाहिये। अन्य ध्वनि उत्पन्न करने वाले कारखानों व मशीनो को बस्ती से दूर लगाना चाहिये।

2 स्वत· चालित यानों आदि का प्रयोग कम करना चाहिये।

3 शादी व अन्य खुशी के मौको मे लाउडस्पीकारो व बाजो आदि का प्रयोग कम अथवा नही करना चाहिये। इससे ध्वनि प्रदूषण को रोकने मे सहायता मिलेगी तथा पैसे की बी बचत होगी जिसे दूसरे कामों मे लगाया जा सकता है।

4 तीव्र ध्वनि उत्पन्न करने वाले पटाखों व आतिशबाजी का प्रयोग भी कम करना चाहिये। इनसे ध्वनि प्रदूषण होता है और आग लगने का भी भय रहता है।

5 आग्नेय शस्त्रो के प्रयोग एवं खरीद पर भी प्रतिबन्ध होना चाहिये।

जल प्रदूषण

इलाहाबाद

जल प्रदूषण निवारण तथा नियन्त्रण अधिनियम, 1974 की धारा 2(ड) के अनुसार जल प्रदूषण का इस प्रकार सक्रमण या जल के भौतिक, रासायनिक या जैविक गुणो मे इस प्रकार परिवर्तन या किसी (व्यापारिक) औद्योगिक बहि स्राव का या किसी तरल वायु (व्यापारिक) ठोस वस्तु, वस्तु का जल मे विसर्जन जिससे उच्च ताप हो रहा हो या होने की सम्भावना हो या लोक सुरक्षा को या घरेलू, व्यापारिक, औद्योगिक, कृत्रिय या अन्य वैद्यपूर्ण उपयोग को या पशु पौधो के स्वास्थ्य तथा जीव जन्तु को या जलीय जीवन को क्षतिग्रस्त करें। वे वस्तुए एव पदार्थ जो जल की शुद्धता एवं गुणो को नष्ट करती हो, प्रदूषक कहलाती है। जल-प्रदूषण का कारण घरेलू कूड़ा-कचरा का बहाया जाना, कारखानो से निकला गन्दा जल, शवों का बहाया जाना आदि।

पवित्र गगा एवं यमुना नदियों के जल को भी मानव समुदाय ने प्रदूषण के भारी भार से थका दिया है। नगर के प्रमुख नालो एव नालियो द्वारा इन नदियों मे प्रतिदिन 78,000 लीटर प्रदूषित गन्दे जल (या 11 2 मिलियन ली० प्रतिदिन) का विसर्जन होता है। लगभग 32 164 किलोग्राम प्रदूषण भार का प्रतिदिन गंगा एव यमुना नदियों मे प्रवेश होता है। इस प्रदूषण भार का 70% भाग (23,700 किलोग्राम) मात्र चार प्रमुख नालो (चाचर नाला, घाघर नाला, इमर्जेन्सी आउटफाल तथा मोरीगेट नालों) द्वारा नदियों तक पहुँचता जाता है। इलाहाबाद स्थित गंगा प्रदूषण नियंत्रण इकाई द्वारा सीवेज जल तथा अपशिष्ट पदार्थों के रासायनिक विश्लेषण से प्रदूषण सम्बन्धी निम्न तथ्य प्रकाश मे आये है।

PH=7 67 से 8 13, निलम्बित ठोस पदार्थ =155 से 469 मिली ग्रा० घुले ठोस पदार्थ =740 से 1145 मिलीग्राम, रासायनिक आक्सीजन मॉग (COD)=2.08 से 4 80 मिलीग्राम, जैव आक्सीजन माँग (BOD)=1.36 से 3 40 मिलीग्राम, क्षारीयता (कैलसियम कार्बोनेट के रूप में)=428 से 688 मिलीग्राम, क्लोराइडस =92 से 140 मिलीग्राम सकल नाइट्रोजन =36 से 46 मिलीग्राम, सल्फेट =14 से 18 मिलीग्राम फास्फेट =4 से 5 मिलीग्राम।

(ये सभी प्रदूषण के भार प्रति लीटर जल मे पाये गये हैं।) नगरीय प्रदूषणों के अलावा नैनी स्थित कारखानों के औद्योगिक अपशिष्टो को भी यमुना मे बहाया जाता है।

फूलपुर स्थित रासायनिक खाद कारखाने (इफ्को) से प्रतिदिन 55,000 घन मीटर प्रदूषित जल का एक नाले के माध्यम से गंगा में विसर्जन कराया जाता है जिस कारण गंगा नदी का 16 किलोमीटर की दूरी तक प्रदूषण स्तर बढ़ जाता है।

सारणी - 6.1

विभिन्न नालो द्वारा लाये गये प्रदूषण की मात्रा (गंगा, यमुना मे)

प्रदूषण स्रोत का नाम	नदी जिस मे प्रदूषण होता है।	संगम से दूरी k.m.मे	दूषित जल की मात्रा लाख ली० प्रतिदिन	प्रदूषण की मात्रा किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन	प्रदूषण का प्रतिशत
घाघर नाला	यमुना	6 6	238 40	4768	17 00
चाचर नाला	यमुना	5 6	288 00	2768	20 50
इमरजेन्सी आउट फाल	यमुना	4 0	144 00	2880	10 20
गेट न० 9 ड्रेन	यमुना	3 6	14 40	288	1 02
फोर्ट ड्रेन	यमुना	1 4	8.60	172	0 61
मोरी गेट नाला	यमुना	1 0	144 00	2880	10 20
दारागज क्षेत्र की नालिया	गंगा	1 0	57 60	1152	4 10
एलनगज नाला	गगा	6 0	4 30	86.00	0 30
सलोरी नाला	गंगा	8 0	21 60	432	1 53
तेलियर गज नाला	गगा	12.0	8 60	172	0.60
रसूला वाद नाला	गगा	13 0	50 40	1008	3 60
मवइया नाला	गगा	4.0	72 00	1440	5.60
गेट न० 13 ड्रेन	यमुना	3.1	43.20	864	3.07
सुलेम सराय क्षेत्र	गगा	16.0	170.00	3400	12 08
फाफामऊ क्षेत्र	गगा	13 0	50 00	1000	3 55
झूँसी	गगा	3.0	70.00	1400	4 97
		योग =	1385 10	27702	98.45
		अन्य विविध	21.60	432	1 55
		महायोग	1406 7	28134	100.00

इलाहाबाद नगर का सर्वेक्षण करने से ज्ञात हुआ कि इलाहाबाद में जल प्रदूषण का मुख्य स्रोत नगर में स्थित 13 बडे नाले है जो शहर के विभिन्न क्षेत्रो से गन्दा जल, कूडा कचरा तथा अन्य प्रकार की गन्दगियॉ भारी मात्रा मे गगा तथा यमुना मे प्रविष्ट करते है। यमुना नदी इलाहाबाद के एक बडे क्षेत्र मे पेय जल पूर्ति का साधन है किन्तु नगर का भौतिक विस्तार तथा आर्थिक क्रियाओं मे वृद्धि के कारण इलाहाबाद को ये नदियॉ केवल पेय जल पूर्ति का स्रोत ही नही वरन नगर की गन्दगी ले जाने वाली स्रोत भी बन गई है। इलाहाबाद मे 13 गन्दे नाले जो कि गगा तथा यमुना नदियों मे मिलते है और उनके जल को पूर्ण रूप से दूषित कर देते है। ये तेरह नाले इस प्रकार है :–

1 घाघर नाला, 2. चाचर नाला, 3 एमरजेन्सी आउट फाल, 4 नाला गेट न० 9, 5 गेट न० 13 आउट फाल, 6 किला नाला, 7 मोरी गेट या दारागज नाला, 8 नागबासुकी दारागंज नाला, 9 ऐलनगज नाला, 10 सलोरी नाला, 11 तेलियरगज नाला, 12 राजापुर रसूलाबाद नाला, 13 मवैया नाला।

1. घाघर नाला

घाघर नाला मे लूकरगंज, चक निरातुल पुरूषोत्तम नगर, निहालपुर, खुल्दाबाद, बख्शी बाजार, अटाला अत्तरसुइया, कल्याणी देवी, करैली, रसूलपुर, कोल्हनटोला, अकबरपुर, मीरापुर, दरियाबाद आदि क्षेत्र का पानी जाता है उक्त क्षेत्र शहर के अन्य क्षेत्रो से अधिक घने बसे है इस कारण अधिक मात्रा में शहर का कूडा कचरा, मल जल आदि इस नाले के माध्यम से यमुना नदी में गिरते है। अतः नदी को दूषित कर देते है। इस नाले से प्रतिदिन करीब 4768 कि०ग्रा० प्रदूषण की मात्रा यमुना में मिलता है।

इस नाले से होने वाले प्रदूषण की मात्रा 17 00% है। इस नाले की दो शाखाये है धाधर नाला A तथा B।

2. चाचर नाला

चाचर नाला से सबसे अधिक प्रदूषण लगभग 20 50% होता है। जो कि अन्य नालों की अपेक्षा अधिक प्रदूषण स्रोत का वहा करता है। इससे प्रदूषण की मात्रा करीब 5760 कि० ग्रा० प्रतिदिन का है। फलस्वरूप इन अधिक प्रदूषण स्रोतो के माध्यम से यमुना का जल अधिक प्रदूषित हो जाता है।

इस नाले में मुट्ठीगंज, कटघर, कीडगंज, मालवीय नगर मोहत्सिमगंज, चाहचन्द, ललित नगर, बहादुरगंज, नखासकोना, रानी मण्डी, शाहगंज, शहराराबाग, आदि क्षेत्र का गन्दा जल सम्मिलित होता है जो कि प्रतिदिन यमुना को दूषित करने में महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है। (चित्रसंख्या 6.4)

3. एमरजेन्सी आउट फाल

इस नाले के द्वारा 144.00 लाख लीटर जल प्रतिदिन यमुना मे प्रवेश करता है। जिसमें प्रदूषण की मात्रा 2880 किग्रा० प्रतिदिन का होता है। दूषित करने का प्रतिशत 10.2। इस नाले मे भी प्रदूषण के स्रोतों कूड़ा कचरा,

मल जल, अन्य प्रकार की गन्दगियॉ शामिल रहती है। यह आउट फाल नाला चौखण्डी, कीडगज, गऊघाट, नाई का बाग, नेता नगर तथा अन्य क्षेत्र का जल अपने मे समाहित कर यमुना मे ले जाकर डालता है।

4. किला गेट नं० 9

यह नाले में तुलारामबाग, बैहराना, कसाईटोला, सोहबतियाबाग, जार्ज टाउन, टैगोर टाउन, सीता रामपुर आदि क्षेत्र का जल आता है। यह नाला संगम से करीब 3 6 किमी दूर है। इसमे दूषित जल की मात्रा 14 40 लाख लीटर है तथा प्रदूषण भार की मात्रा करीब 288 किग्रा० प्रतिदिन की है, तथा प्रदूषण प्रतिशत 1 02 है।

5. गेट नं० 13 ड्रेन

यह नाला सगम से करीब 3 1 किमी० की दूरी पर है इस नाले के माध्यम से कैन्टोन्मेन्ट क्षेत्र तथा उसके आस पास के क्षेत्र, बैरहना मधवा पुर के कुछ क्षेत्र का जल यमुना मे गिरता है। प्रतिदिन करीब 43 20 लाख लीटर प्रदूषित जल यमुना मे गिरता है। जिसमे प्रदूषण की मात्रा करीब 864 किलो ग्राम रहता है। कुल जल प्रदूषण में 3 07% गेट न०13 ड्रेन नाले के द्वारा होता है।

6. फोर्ट ड्रेन

यह नाला संगम से करीब 1 4 किमी की दूरी पर है इस ड्रेन के माध्यम से करीब 8 60 लाख लीटर जल प्रतिदिन यमुना मे मिलता है। इनमें प्रदूषण की मात्रा करीब 172 किग्रा० होती है। कुल नदी प्रदूषण में करीब 0.61% इसका हाथ होता है।

7. मोरी गेट नाला

इस नाले में जार्ज टाउन टैगोर नगर, दरभंगा बघाड़ा कालोनी, हासिमपुर, एलनगंज, अल्लापुर आदि क्षेत्र का प्रदूषित जल गिरता है। अतः यह जल मोरी गेट नाले से होता हुआ यमुना में जा मिलता है। यह नाला संगम से करीब 1.0 की दूरी पर है इस नाले के द्वारा यमुना मे प्रतिदिन करीब 144 00 लाख लीटर जल गिरता है। जिसमे प्रदूषण को मात्रा करीब 2880 किलो ग्राम रहता है। इससे कुल प्रदूषण का करीब 10.20% प्रदूषण होता है।

8. दारागंज क्षेत्र की नालियाँ

दारागंज तथा इसके आस-पास की छोटी-छोटी नालियॉ मोरीगेट नाला मे मिल जाती है। इन नालियों के द्वारा पूरा पराइन, दारागज, बाघम्बरी बाग, अलोपीबाग, मटियरा आदि क्षेत्रों का गन्दा जल बहता है। जोकि अन्त में गंगा

मे मिलता है और उसे प्रदूषित कर देता है। ये सभी नालियाँ संगम से करीब 1 0 किमी० की दूरी पर स्थित है। इसके द्वारा दूषित जल की मात्रा करीब 57 60 लाख लीटर होती है, तथा प्रदूषण की मात्रा 1152 कि०ग्रा० बो०ओ०डी० प्रतिदिन होता है। प्रदूषण की मात्रा करीब 4 10% है।

9. एलनगंज नाला

एलनगज नाले मे एलनगंज तथा उसके आस-पास के क्षेत्रो का जल गिरता है। यह नाला गगा नदी को प्रदूषित करने मे अपना सहयोग देता है। यह सगम से लगभग 6 0 किमी० की दूरी पर है। इनके द्वारा दूषित जल की मात्रा लगभग 4 30 लाख लीटर है, तथा प्रदूषण की मात्रा 86 00 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन है। (चित्रसख्या 6 6)

10. सलोरी नाला

सलोरी नाले मे सदियाबाद, हरिजन आश्रम चॉदपुर सलोरी, तथा उसके आस-पास के क्षेत्रो का जल इस नाले मे गिरता है। अतः यह नाला गंगा नदी में जाकर मिलता है। यह संगम से करीब 8 0 किमी० की दूरी पर स्थित है। इसमे दूषित जल की मात्रा करीब 8 60 लाख लीटर प्रतिदिन का होता है, तथा प्रदूषण की मात्रा करीब 432 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन का होता है और प्रदूषण का प्रतिशत लगभग 1 53% है। (चित्र सख्या 6 3)

11. तेलियरगंज क्षेत्र की नालियाँ

इन नालियो की सख्या करीब 4 है। अत· यह चारो गगा नदी मे गिर कर नदी को प्रदूषित कर रहे है। ये सभी नालियॉ सगम से करीब 12 0 किमी० की दूरी पर है। इन सभी नालियो के माध्यम से गंगा नदी मे प्रतिदिन 8 60 लीटर जल मिलता है। इनमे प्रदूषण की मात्रा 172 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन होती है, तथा इनसे प्रदूषण का प्रतिशत लगभग 0 60% है।

12. रसूलाबाद

रसूलाबाद नाला का गंगा प्रदूषण मे महत्वपूर्ण योगदान है। इस नाले मे राजापुर क्षेत्र का सबसे बडा नाला मिलता है। इसके अलावा रसूलाबाद नाले मे कटरा, मम्फोर्डगज, सिविल लाइन्स, नया कटरा, तथा आस-पास के सभी क्षेत्रों का गन्दा जल गिरता है। इसके अलावा सदर बाजार, गगा नेवादा, अशोक नगर, कमला नगर, नयापूरा, म्योराबाद आदि क्षेत्रों का गन्दा जल गंगा में जाकर प्रविष्ट होता है। (चित्र संख्या 6.1 - 6.2) मेहदौरी, रसूलाबाद, गल्ला बाजार आदि क्षेत्रो का जल भी गंगा मे जाकर गंगाजल को प्रदूषित करते है। यह नाला सगम से लगभग 13 0 किमी० दूर है। इस नाले के माध्यम से 50.40 लाख लीटर प्रदूषित जल गंगा में प्रतिदिन प्रविष्ट होता है और उसमें

प्रदूषण की मात्रा का भार 1008 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन होता है। गगा प्रदूषण के कुल प्रतिशत का 3 60% इसी नाले के द्वारा होता है। (चित्र सख्या 6.4)

13. मवइया नाला

यह नाला नैनी क्षेत्र के कुछ भागो का प्रदूषित जल लेकर गंगा में बहाकर उन्हे लगातार दूषित कर रहा है। मवइया नाला सगम के नीचे की ओर है और यह सगम से करीब 4 0 किमी० की दूरी पर स्थित है। इस नाले से प्रतिदिन 72 00 लाख लीटर गगा मे प्रविष्ट होता है। जिसमे 1440 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रदूषण की मात्रा होती है। इससे करीब 5 12% गगा प्रदूषण होता है।

14. सुलेम सराय क्षेत्र

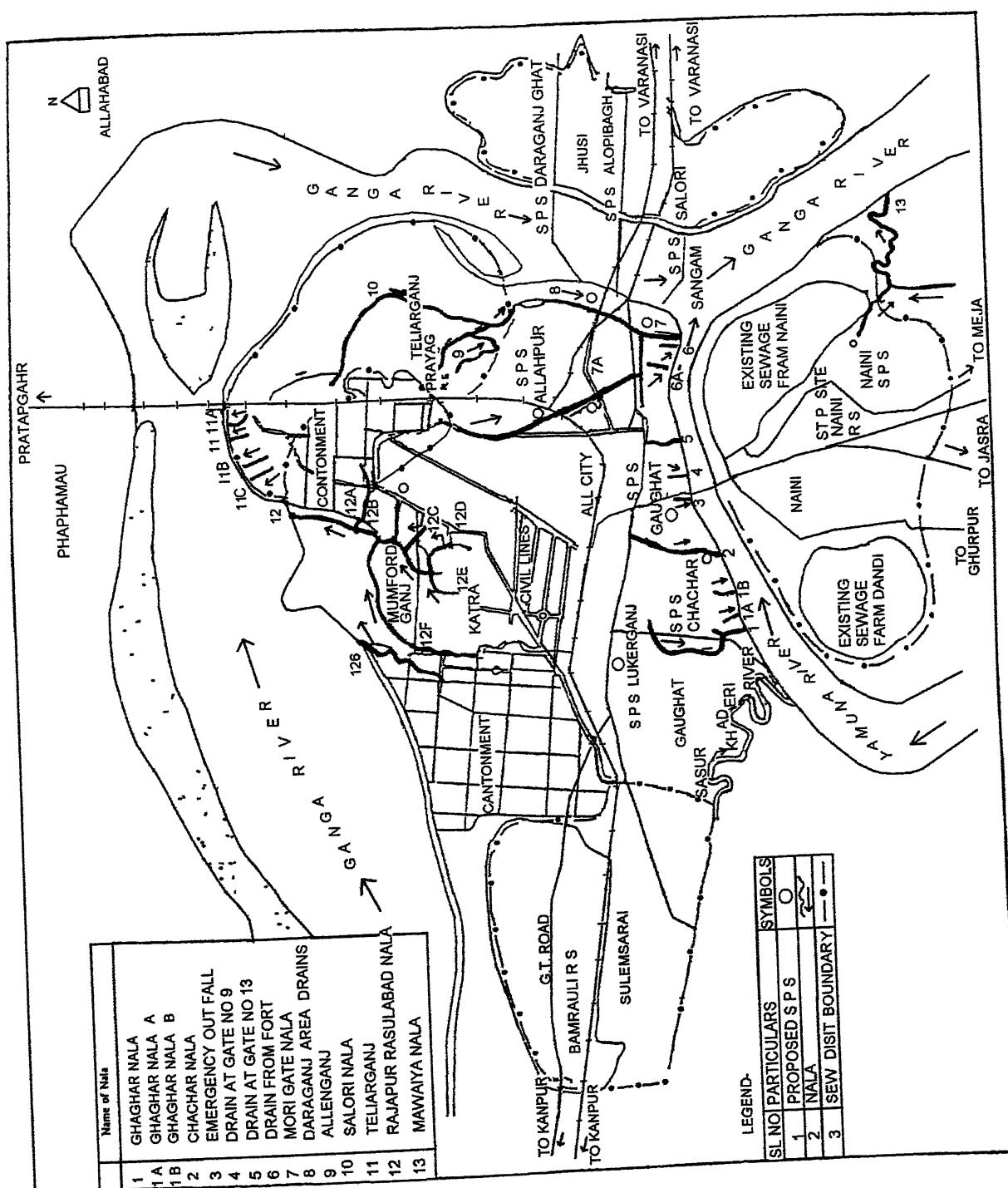
सुलेम सराय जो कि संगम से 16 0 किमी० की दूरी पर है। इस क्षेत्र से 170 00 लाख लीटर जल गगा जाकर प्रतिदिन मिलता है। इसमे प्रदूषण की मात्रा लगभग 3400 किग्रा० बी०ओ०डी० रहता है। प्रदूषण प्रतिशत मे इनका 12 08% हिस्सा है। सुलेम सराय के आस-पास के क्षेत्र का दूषित जल भी गगा मे जाता रहता है।

15. फाफामऊ क्षेत्र

फाफामऊ क्षेत्र सगम से करीब 13 0 किमी० की दूरी पर स्थित है। इस क्षेत्र का सारा गन्दा जल गंगा मे प्रविष्ट होता है। इस गन्दे जल की मात्रा करीब 50.00 लाख लीटर है। जिसमे कूड़े-कचरे सहित प्रदूषण का भार 1000 किग्रा० बी०ओ०डी० है, तथा प्रदूषण प्रतिशत 3 53% है।

16. झूँसी

झूँसी संगम से 3.0 किमी० की दूरी पर स्थित है। झूँसी क्षेत्र का सारा गन्दा जल गंगा में जाकर मिलता है। इस जल की मात्रा है 70.00 लाख लीटर है। इस जल में प्रदूषण भार 1400 किग्रा० बी०ओ०डी० है और प्रदूषण प्रतिशत 4 97% है।

उपरोक्त विवरण से हमे ज्ञात हुआ कि गंगा तथा यमुना नदियों में प्रतिदिन लगभग 1385.10 लाख लीटर जल नाला, नालियों से 21.60 लाख लीटर दूषित जल अन्य विविध माध्यमों से नदियों तक पहुँचता है। इस दूषित जल मे प्रदूषण भार 28134 किग्रा० बी०ओ०डी० है। जिसमें 27702 किग्रा० नालो आदि के द्वारा पहुँचता है और

SOURCE GANGA POLLUTION CONTROL BOARD, NAINI

मानचित्र संख्या 65

432 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रदूषण भार अन्य माध्यमो से नदियो मे पहुँच कर नदी के जल को बद से बदतर बनाने मे अपना पूरा सहयोग देते है। गगा, यमुना नदियो के प्रदूषण मे 98 45% हिस्सा शहर के 16 बडे नाले नालियो के कारण होता है और 1 55% नदी प्रदूषण अन्य माध्यमों से होता है।

प्रदूषण निवारण कार्यक्रम

औद्योगिक व व्यवसायिक विकास के कारण नदी जल प्रदूषण की समस्या ने गम्भीर रूप धारण कर लिया है। समस्या की गम्भीरता को महसूस कर तथा नदी जल प्रबन्ध के मूल तत्व के रूप में जल की गुणवत्ता का महत्व समझकर भारत सरकार ने फरवरी 1985 में केन्द्रीय गगा प्रधिकरण की स्थापना की। इस योजना के अन्तर्गत इस समय नदी मे मिल रहे गन्दे पानी को साफ करने के लिए दूसरे स्थानो पर ले जाकर उसे मूल्यवान ऊर्जा स्रोतो मे बदलने का प्रस्ताव है। गन्दे पानी को साफ करके उसे मछली पालन के तालाबो व अन्य जलचरों के जलाशयों, सिचाई व बायो-इलेक्ट्रीसिटी के उत्पादन मे प्रयोग किया जा सकता है। केन्द्रीय गगा प्रधिकरण द्वारा यमुना नदी के किनारे बलुआ घाट संगम किला तक समुचित विकास की एक अन्य महत्वपूर्ण विकास योजना आरम्भ की गई है। यह योजना 'दिल्ली स्कूल ऑफ प्लानिग एण्ड आर्किटेक्चर' की सहायता से तैयार की गई है। इसके लिए धन की व्यवस्था पर्यटन मत्रालय, उत्तर प्रदेश तथा गगा कार्य योजना द्वारा की जायेगी। नदी जल प्रदूषण समस्या के निवारण हेतु केन्द्रीय गंगा प्रधिकरण द्वारा नगर में निम्नलिखित कार्यक्रम चलाये गये है

1 गऊघाट पम्पिंग स्टेशन का कार्य 3 26 करोड रूपये की लागत पर पूरा हो गया है। इससे इलाहाबाद का 16 करोड लीटर अनुपचारित मल जल नैनी सर्विज फार्म की ओर मोड़ दिया जायेगा।

2. एक करोड़ रूपये की लागत से दारागज के पम्पिंग स्टेशन का कार्य हो जाने से नाले द्वारा गंगा में सीधा प्रवाहित होने वाला अनुपचारित जल गंगा में नही गिरेगा।

3 चाचर नाला पम्पिंग स्टेशन के कार्य के 89 लाख रूपये की लागत पर पूरा हो जाने के बाद इलाहाबाद का 27% प्रदूषित जल सीधा गंगा में प्रवाहित होना बद हो जायेगा।

4 घाघर नाले के परिवर्तन होने से 1.6 करोड लीटर अनुपचारित मल जल के यमुना में सीधे प्रवाहित न होने मे मदद मिलेगी।

5 अनेक नालो को सीवर व्यवस्था से मिला दिया गया है और सीवरों को साफ कर दिया गया है।

6 एक करोड की लागत पर दारागज और अल्लापुर सीवर व्यवस्था और पम्पिग स्टेशन का कार्य चल रहा हैं।

7 सरस्वती घाट, नेहरू घाट और रसूलाबाद घाट को 3 50 करोड की लागत पर नवीनीकरण करने और सुन्दर बनाने मे प्रगति हुई है।

8 8 करोड रूपये की लागत पर नैनी सर्विज उपचार सयत्र का कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जायेगा। यह मल जल से उर्वरक और बायो गैस से बिजली उत्पन्न करेगा।

9 विश्व बैक की सहायता से दारागज मे एक विद्युत शवदाह गृह बनाया जा चुका है। गगा कार्य योजना के अन्तर्गत एक दूसरा व विद्युत शवदाह गृह शकर घाट के पास प्रस्तावित है।

गगा तथा यमुना नदियॉ इलाहाबाद नगर को उत्तर दक्षिण तथा पूर्व दिशाओं में घेरते हुए सगम का निर्माण करती है। यमुना नदी इलाहाबाद के एक बडे क्षेत्र मे पेय जल पूर्ति का साधन है। तथा उसमे स्नान करने की सदियो पुरानी परम्परा रही है। इसी प्रकार गंगा भी आदि काल से भारत की आस्था, श्रद्धा व पूजा की नदी रही है। मान्यता है कि जीवन पर्यन्त गगा जल का स्पर्श करने उसका आचमन लेने, उसमे स्नान करने व मृत्यु के पश्चात शव को गंगा स्नान कराने से इस जगत मे व परलोक में भी शरीर व आत्मा शुद्ध व मुक्त हो जाती है किन्तु नगर का भौतिक विस्तार तथा आर्थिक क्रियाओं में वृद्धि का स्रोत ही नही वरन नगर की गन्दगी ले जाने वाली स्रोत भी बन गई है।

प्रदूषण के स्रोत

इलाहाबाद के 13 गन्दे नाले गंगा यमुना मे मिलते है। इसके अलावा– 1 कूड़ा करकट जो निवासी नदी के किनारे तथा कभी-कभी नदियों में ही फेकते है। 2 उद्योग से निकले रसायन व दूषित जल। 3. खेतो से बहकर आये हानिकारक, रोगनाशको व कीटनाशकों के अवशेष। 4. नदी में फेंके गये मरे पशु तथा मनुष्यो के बिना जले व अधजले शव। 5 नदी के किनारे त्यागा गया मल-मूत्र। 6. नगर के गन्दे नाले व नालियॉ जो गन्दगी को नदियों तक ले जाते है।

प्रदूषण के ये कारण आकस्मिक नही हैं। भले ही यहॉ के निवासी जान-बूझकर प्रदूषण करना न चाहते हों, फिर भी किसी न किसी तरह ऐसा कर बैठते है। इलाहाबाद ऐसा नगर है जहॉ की नदियॉ औद्योगिक प्रदूषण से नही अपितु घरेलू अवशेष से बहुत ज्यादा प्रदूषित हो गई हैं।

सारणी 6.2

इलाहाबाद में प्रदूषण स्रोतो का विवरण

क्रम सं०	प्रदूषण स्रोत का नाम	नदी जिसमे प्रदूषण होता है	सगम से दूरी कि०मी० मे	दूषित जल की मात्रा लाख ली०प्रतिदिन	प्रदूषण की मात्रा कि०ग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन	प्रदूषण का प्रतिशत
1	घाघर नाला	यमुना	6 6	238 40	4768	17 00
2	चाचर नाला	यमुना	5 6	288 00	5760	20 50
3	इमरजेन्सी आउट फाल	यमुना	4 0	144 00	2880	10 20
4	गेट न० 9 डेन	यमुना	3 6	14 40	288	1 02
5	गेट न० 13 डेन	यमुना	3 1	43 20	864	3 07
6	फोर्ट डेन	यमुना	1 4	8 60	172	0 61
7	मोरीगेट नाला	यमुना	1 0	144 00	2880	10 20
8	दारागंज क्षेत्र की नालियॉ	गगा	1 0	57 60	1152	4.10
9	एलनगज नाला	गगा	6 0	4 30	86 00	0 30
10	सलोरी नाला	गगा	8 0	21 60	432	1 53
11	तेलियरगंज क्षेत्र की नालियॉ	गगा	12 0	8 60	172	0 60
12	रसूलाबाद नाला	गंगा	13.0	50.40	1008	3.60
13	मवइया नाला (नैनी क्षेत्र मे)	गगा	4.0	72.00	1440	5 12
14	सुलेम सराय क्षेत्र	गगा	16.0	170.00	3400	12 08
15	फाफामऊ क्षेत्र	गंगा	13 0	50.00	1000	3.55
16	झूॅसी	गगा	3 0	70 00	1400	4.97
		योग	1385.0	2770.2	98.45	
		अन्य विविध	21 60	432	1.55	
		महायोग	1406.7	28134	100.00	

जल-प्रदूषकों के प्रभाव (Effects of water pollutants)

1 औद्योगिक त्याज्य पदार्थों के जल-कायो (Water-bodies) मे गिरने पर इनमे ऑक्सीजन की मात्रा घटती जाती है।

2 सल्फेट, नाइट्रेट व क्लोराइड आदि लवणो की मात्रा बढ जाती है।

3 हानिकारक विषाणुओं एवं जीवाणुओं की सख्या भी बढ़ जाती है।

4 प्रदूषित जल, उसमे रहने वाले जीवधारियो वस्तु व वनस्पति को भी नष्ट करता रहता है।

5 गन्दा जल के पीने से मनुष्यो मे विभिन्न प्रकार के उदर-रोग, हैजा, पेचिस, अपाचन, टायफाइड, गैस का बनाना, पोलिया तथा मलेरिया आदि रोग उत्पन्न हो जाते है।

6 प्रदूषित जल खेती योग्य जमीन को नष्ट कर देता है। इसका मुख्य कारण जलाशयो की तलहटी में H_2S का इकट्ठा होना तथा इसका H_2SO_4 में परिवर्तन हो जाना है। जलीय जीवधारियो की मृत्यु भी H_2SO_4 के कारण ही होती है।

7 आधुनिक शोध कार्यों से यह ज्ञात हुआ है कि जलीय शैवाल मनुष्यो मे विभिन्न प्रकार की एलर्जी (allergies) उत्पन्न करते है।

8 प्रदूषित जल में पाई जाने वाली हरी-नीली शैवालों के भक्षण से भेडों, घोडो, कुत्तों तथा सुअरों को बेहोशी हो जाती है तथा इनका थूक काफी कड़ा हो जाता है। इनसे पशुओं व मछलियों आदि की मृत्यु हो जाती है।

9 कुछ शैवालों जैसे पेरीडोनियम (Peridinium) व क्लोरेला (Chlorella) आदि के सेवन से तीन घन्टे के अन्दर ही नाक बन्द हो जाती है, ऑखों मे खुजली हो जाती है तथा खाँसी आने लगती है।

जल-प्रदूषण को रोकने के उपाय

1 कारखानो से निकले विषाक्त अपशिष्ट पदार्थों एवं गर्म जल को नदियो व समुद्रों आदि में नही गिराना चाहिये। इनसे जल मे ऑक्सीजन की मात्रा कम हो जाती है। गर्म जल के गिरने से जलाशयों, समुद्रों व नदियों आदि के जल का तापक्रम बढ जाता है जिससे जलीय जीवधारियो की मृत्यु हो जाती है।

2 वाहित-मल को स्वच्छ जल वाली नदियो व समुद्रो आदि में नहीं गिराना चाहिये। अगर गिराया भी जाये तो इनके उस भाग मे जो शहर की आबादी से काफी दूर हो। इसके अलावा मल को ऐसे गड्ढो या जलाशयों में गिराना चाहिये जहॉ का जल मनुष्य व उनके घरेलू जानवर आदि न पी सके।

3 सीवेज को जल मे डालने से पूर्व उसका भौतिक व जैविक (physical and biological) शुद्धिकरण किया जाना चाहिये।

4. कारखानो से निकले गर्म जल को बस्ती से दूर खाली भूमि मे गिराना चाहिये।

5. जिन तालाबो का पानी मनुष्य या जानवर पीते हो उनमे कपडे व गन्दी वस्तुये नही धोनी चाहिये। नहाना नही चाहिये।

6. बाहितमल की भॉति घर से निकले हुये अपमार्जको (detergents) व गन्दे जल को नालियो द्वारा शहरो से बाहर ले जाकर दूर नदियो मे गिराना चाहिये।

7. हानिकारक जीवाणुओं को विशेष छन्नो (filters) द्वारा छानकर तथा क्लोरिन, आयोडीन, मैगनीज आदि की अशुद्धताओं को पहले अविषाक्त रसायनो से क्रिया करवाकर व फिर अशुद्धियो को छन्नो द्वारा छानकर अलग किया जाना चाहिये।

8. कूडे-करकट को जलाशयो में न ढालकर गड्ढो मे डालना चाहिये और इन गड्ढो को पाट देना चाहिये।

9. कीटनाशक व अपतृणनाशक पदार्थो का प्रयोग बताई गई उचित मात्रा मे ही करना चाहिये तथा छिड़के हुये स्थान से बहने वाले जल को पीने वाले जलाशयो मे नही मिलाना चाहिये।

सीवरेज

सीवरेज तंत्र विकास

इलाहावाद की सीवरेज व्यवस्था वहुत पुरानी है। यह वर्ष 1910 मे इलाहाबाद के केन्द्रीय क्षेत्र लाउदर रोड, मुट्ठीगज, कीडगज और चौक के क्षेत्र के लिए प्रारम्भ की गयी थी। जनसख्या एव कस्बे के क्षेत्र मे वृद्धि के कारण वर्ष 1950 के दौरान इसे समय-समय पर वैठाया एव इसकी मरम्मत की गयी। इलाहावाद नगर निगम 82 वर्ग किमी० तक फैला है तथा इसकी जनसख्या वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार 12 लाख है। इलाहाबाद नगर निगम को 7 सीवरेज क्षेत्रो मे विभाजित किया गया है। जो इस प्रकार है।

1 गऊघाट 2 अलोपीबाग 3 कटरा 4 सुलेम सराय 5 नैनी 6 तेलियरगज 7 फाफामऊ।

इन क्षेत्रो मे गऊघाट, अलोपीबाग, कटरा एव नैनी क्षेत्र एकीकृत सीवरेज तत्र विभिन्न स्तर पर आच्छादित है। सुलेम सराय एव तेलियरगज क्षेत्र मे छोटे कस्बे केवल अपने क्षेत्र को आच्छादित किये हैं।

वर्तमान सीवरेज तंत्र लगभग 475 किमी० के सीवर के जटिल नेटवर्क से बना है। इसमे 7 सीवरेज पम्पिग स्टेशन नैनी एव डाडी मे स्थित 450 हेक्टेअर के सीवरेज फार्म मे जल पहुँचाते है। 40 वार्डो मे केवल 32 वार्ड सीवरेज क्षेत्र से आच्छादित है। केवल 35% क्षेत्र सीवरेज तंत्र से आच्छादित है। सीवर कनेक्शन की कुछ सख्या 65.028 है। इस नेटवर्क का काफी भाग वहुत पुराना है और पहले ही अपनी आयु पूरी कर चुका है। कई सीवर ईट से वने है तथा जिसमे कुछ अडाकार आकृति के है। हालॉकि सीवर गोलाकृति में आर०सी०सी० के है। पम्पिंग स्टेशन भी कई आकार के है एव कुछ अत्यधिक पुराने है। जिनकी मरम्मत की आवश्यकता है।

शहर की जनसख्या विभिन्न वर्षो मे और वर्तमान जलापूर्ति उत्पन्न गदे पानी के साथ निम्नलिखित सारणी मे दी गई है। (सारणी सख्या 6 3)

सारणी 6.3

क्रम सं०	क्षेत्र का नाम	1991	1998	2013	जलापूर्ति	अवशिष्ट जल
1	गऊघाट	343380	461532	662198	92.30	69.22
2	अलोपीवाग	132860	178710	256410	35 74	26 80
3.	कटरा	100450	135015	193715	27 00	20 25
4	तेलियरगंज	55080	74032	106220	14 80	11.10
5	सुलेम सराय	51990	69880	100260	13.97	10.47
6	नैनी	53830	72350	103810	14.47	10 85
7	फाफामऊ	11300	15190	21790	3 04	2.28
8	झूँसी	44630	60000	86070	12 00	9.00
	योग =	793620	1066709	1530473	213.32	159.92

गंगा कार्य योजना के अन्तर्गत निम्नलिखित कार्य दिये गये है :–

1. गंगा कार्य योजना (प्रथम चरण)

इस योजना के अन्तर्गत 6 बडे नालों की पूर्ण रूप से तथा एक नाले की आशिक रूप से टेपिग (थपथ पाहट टोटी) की गई है। वर्तमान सर्विज पम्पिंग स्टेशन जिसमे गऊघाट सर्विज पम्पिग स्टेशन शामिल है। की मरम्मत का कार्य पूरा किया गया। 60% ली०/ व्यक्ति/ दिन (mld) क्षमता वाला सर्विज 'ट्रटिमेन्ट प्लाट' चालू किया गया और शोधित सर्विज जल नैनी एव डाडी सर्विज फार्म जो नगर निगम के नियन्त्रण मे को दिया जा रहा है। उपरोक्त सभी योजनाये उ. प्र. जल निगम द्वारा लागू की जा रही है।

उपरोक्त के अतिरिक्त सामुदायिक केन्द्र का निर्माण, कम लागत सेनिटेशन कार्य शकर घाट पर विद्युत शवदाह, सीवर लाइन की सफाई और सरस्वती घाट का विकास जैसे कार्य अन्य एजेन्सियो द्वारा किये गये। गगा कार्य योजना (प्रथम चरण) के समाप्ति पर यह देखा गया है कि गंगा नदी के जल की गुणवत्ता बढ़ गयी है। बी०ओ०डी० स्तर 1986 के 14 4-15 5 मिली ग्राम/ लीटर से घटकर 2 6-3 0 मिली ग्रा०/ली० हो गया है। इस प्रकार घुली आक्सीजन का स्तर 6 0-6 5 किग्रा०/ ली० से बढ़कर 7 0-7 70 किग्रा०/ली० हो गया है।

चार नालो एव एक नाले की आंशिक टेपिग गंगा कार्य योजना के द्वितीय चरण में प्रस्तावित है।

राष्ट्रीय नदी संरक्षण निदेशालय ने 180 84 लाख रुपया चाचर नाला की प्रवाह क्षमता बढ़ाने के लिए पहले ही स्वीकृत कर दिया।

जैसा कि पहले ही बताया जा चुका है कि शहर के केवल 30% क्षेत्र मे ही सीवर है। विकसित क्षेत्रों जैसे अल्लापुर, अशोक नगर, राजापुर, सिविल लाइन्स, दारागंज, माधवपुर, सुलेम सराय, फाफामऊ, राजापुर, नैनी, झूँसी इत्यादि में सीवर व्यवस्था की माँग बढ़ती जा रही है। इसके लिए कई क्षेत्रों में नई सीवर लाइन बिछाना एवं सुलेभ सराय, फाफामऊ, राजापुर, नैनी, झूँसी इत्यादि स्थानो पर नये पम्पिग स्टेशनबनाने की आवश्यकता होगा। साथ- ही साथ इन स्थानों पर शोधन हेतु आवश्यक व्यवस्था भी करनी है। इसके अतिरिक्त सीवेज पम्पिंग स्टेशन के लिए राइजिग मेन (rising main) का निर्माण की आवश्यकता है।

बढ़ते हुए बाहरी इलाका विशेषकर उन गॉवों मे जो बढ़ी हुई नगर निगम की सीमा के अन्तर्गत आते है और जहॉ आर्थिक कमी की कारण सर्विज व्यवस्था उपयोगी नही है वहॉ कम लागत वाली सरकारी कार्यों को लागू करना पड़ेंगा।

उपरोक्त योजना के लिए अनुमानित लागत इस प्रकार है। विभिन्न सीवरेज क्षेत्रो मे प्रस्तावित कार्य का विस्तृत विवरण एवं अनुमानित लागत :

सारणी 6.4

क्रम स०	सीवरेज क्षेत्र का नाम	स्थान का नाम	प्रस्तावित कार्य	लागत
1	गऊघाट	अहियापुर, रानीमडी, चौक, ऊचामडी, मुट्ठीगज, कटघर, अटाला, कीठगज लूकर गज इत्यादि।	लूकर गज पम्पिग प्लाट को बदलना राइजिग गेन बिछाना नैनी के सीवेज शोधन प्लाट को वढ़ाना और करैली मे नये सीवेज शोधन प्लाट का निर्माण।	2000 00
2	अलोपीबाग	एलनगज, जार्ज टाउन, टैगोर टाउन, दारागज, सोहबतियाबाग, अलोपीबाग, सिविल लाइन, इलाहाबाद।	32 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	8230 00
3	कटरा	ममफोर्डगज, बलरामपुर हाउस, कमला नगर,नयापूरा, राजापुर, अशोक नगर और थार्नहिल रोड का उत्तरी हिस्सा।	15 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	825 00
4	तेलियरगज	चादपुर सलोरी, रसूलाबाद, तेलियर गज, गोविन्दपुर, मेहदौरी।	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	1000 00
5	सुलेम सराय	सुलेम सराय, ट्रासपोर्ट नगर, धूमनगज, मुडेरा आदि।	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	1200 00
6	नैनी	नैनी बाजार, इडस्ट्रीयल लेवर कालोनी आदि।	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	1500 00
7	फाफामऊ	गगा क्षेत्र का उत्तरी भाग	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	1200 00
8	झूँसी	गगा क्षेत्र का पूर्वी भाग	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	
			कुल योग =	16955 00 169.55 करोड़

यह देखा गया है कि सीवर तत्र का उचित रख रखाव प्लास्टिक के अत्याधिक उपयोग एव जन चेतना के अभाव के कारण बाधा उत्पन्न हो रही है।

शहर मे पूरी तरह सर्विज तत्र लागू न होने के कारण खुले शौच की व्यवस्था ने सबसे अधिक सैनिटेशन की ममस्या पैदा की है, तथा इन क्षेत्रो की गन्दी नालियॉ मर्विज तत्र के अभाव मे सीधे यमुना एव गगा नदियो मे गिरती है। जिससे ये नदियॉ प्रदूषित हो रही है। अत इन क्षेत्रो मे सीवरेज तत्र नही स्थापित है। मीवरेज योजनाओं को लागू किया जाना। इन नदियो को प्रदूषण से बचाने के लिए अति आवश्यक है।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि नागरिको की बढ़ती हुई माग को सतुष्ट करने के लिए वृहद् कार्य की आवश्यकता होगी जिसके लिए आवश्यक कदम उठाये जा रहे है।

अध्याय - 7

निष्कर्ष

देश के सम्पूर्ण नगरो की तरह इलाहाबाद नगर भी प्रदूषण से अछूता नही रहा। यह नगर स्वतन्त्रता प्राप्ति के समय एक सीमित प्रदूषण रहित, साफ-सुथरा एव खुला शहर था, किन्तु स्वतन्त्रता के पश्चात इलाहाबाद नगर अन्य नगरो की तरह तीव्र गति से विकसित हुआ। विकास के साथ-साथ प्रदूषण भी पनपा तथा आज एक विकराल रूप मे सामने आ खडा हुआ। यह सिर्फ वातावरण को ही दूषित नही करता वरन् हमारे जलवायु को भी परिवर्तित कर रहा है। इन्ही सारी समस्याओं से प्रभावित होकर हमने इलाहाबाद शहर की जलवायु को जानने के लिए शोध कार्य किया। इस शोधकार्य से हमे ज्ञात हुआ कि इलाहाबाद शहर वर्तमान समय मे कितनी समस्याओं से जूझ रहा है। इसे मैने अलग-अलग विस्तृत रूप से जानने की कोशिश की।

स्वतत्रता के पश्चात देश मे नगरीकरण तीव्र गति से हुआ। इलाहाबाद नगर आकार मे तेजी से फैला जिसके फलस्वरूप यहॉ नगरीय क्रियाओं की सख्या बढ़ी जैसे - परिवहन उद्योग, आवास निर्माण आदि अन्य नगरीय गतिविधियॉ। इन नगरीय क्रियाओं के फलस्वरूप विभिन्न समस्याये उत्पन्न हुई जैसे आवास की समस्या, परिवहन की समस्या, प्रदूषण, रोजगार, स्वास्थ्य, शिक्षा इत्यादि। जनसंख्या वृद्धि का इन समस्याओं से सम्बन्ध के निरीक्षण के लिए इस अध्ययन का प्रयास किया गया।

हमने अपने इस सम्पूर्ण कार्य को 7 अध्यायों मे बॉटा है। हर एक अध्याय मे इलाहाबाद शहर की समस्या को दर्शाया गया है। जैसे - अध्याय 3 मे इलाहाबाद मे नगरीकरण का तेजी से विस्तार तथा उनसे उत्पन्न बहुत सी समस्यायें, जैसे - रहने की समस्या, रोजगार की समस्या, पानी, बिजली, परिवहन, जनसंख्या घनत्व आदि समस्यायें। अध्याय 5 में औद्योगिकीकरण की समस्या, अध्याय 6 मे प्रदूषण की समस्या (प्रदूषण का विशद विवरण), अध्याय 4 मे औद्योगिकरण तथा उनसे उत्पन्न समस्याओं का अध्ययन किया गया है।

अध्याय -1 के अन्तर्गत इलाहाबाद का ऐतिहासिक एवं भौगोलिक परिचय है। ऐतिहासिक परिचय के अन्तर्गत इलाहाबाद के नामकरण के बारे मे विस्तृत वर्णन है। इसके बाद मुगल काल का वर्णन है। मुगलो के प्रारम्भिक काल मे प्रयाग की स्थिति नगण्य थी। किन्तु एक नया अध्याय मुगलों के स्थापना से 16वी सदी के प्रथम-चौथाई काल में प्रारम्भ हुआ। इस समय को विकास एवं उन्नति के समय के रूप मे जाना गया। अकबर के शासन काल को प्रयाग का स्वर्णिम काल कहा जाता है।

1801 मे इलाहाबाद नगर अंग्रेजों के आधिपत्य में आ गया। ब्रिटिश राज के आगमन होने से लगातार इलाहाबाद का विकास का युग चलता रहा। नगर के विकास के इतिहास मे 19वीं सदी के मध्य में रेलवे का आना

भी प्रमुख घटना है। इसी बीच गगा तथा यमुना पर पुल का निर्माण आवश्यक हो गया। इसी समय पक्की सडके तथा इलाहावाद की प्रसिद्ध इमारतो का भी निर्माण हुआ। 1916 मे विद्युत गृह का निर्माण हुआ।

उपरोक्त सारे कार्य स्वतत्रता के पहले ही अग्रेजो द्वारा कराये जा चुके थे। किन्तु स्वतत्रता के आगमन के साथ ही नये युग के सूत्रपात होने से शहर के इतिहास मे पिछले दशक में नैनी औद्योगिक विकास के साथ ही जल आपूर्ति जल विकास, सीवर आदि मे काफी विकास हुआ।

नगर के भौगोलिक परिचय मे अक्षाश, देशान्तर तथा इलाहाबाद की स्थिति को बताया है। इलाहाबाद नगर की सीमाओं का वर्णन है। इलाहाबाद नगर दो नदियो के दोआब क्षेत्र में बसा है। इसकी भूमि कछारी है। पानी की अच्छी उपलब्धता है। यातायात के साधन योग्य समतल भूमि है इन सबका वर्णन अग्रलिखित है। इसके साथ ही यहॉ की जलवायु मौसम का विशद वर्णन है। इलाहाबाद के उत्तरी तथा दक्षिणी भाग मे पानी की अच्छी व्यवस्था होने के कारण गेहूँ, चावल, चना, जौ, गन्ना आदि उगाया जाता है। इसके साथ ही मौसमी सब्जियॉ, फल आदि भी बोये जाते है।

उपरोक्त तथ्यो का वर्णन करना आवश्यक था क्योंकि इनके बगैर नगर का परिचय अधूरा सा जान पडता।

नगर का अपवाह तत्र काफी अच्छा है। शहर गगा जलोढ़ मैदान में स्थित है। शहर की सामान्य स्थलाकृति समतल है। इस कारण भीषण वर्षा के समय शहर का पानी निम्नलिखित मौजूद प्राकृतिक नालों से होते हुए दोनों नदियो मे गिरता है। 1. घघर नाला, 2 चाचर नाला, 3. मोरी गेट नाला, 4 राजापुर नाला, 5 मम्फोर्डगंज नाला।

बाढ के समय इलाहाबाद का उत्तरी क्षेत्र काफी प्रभावित होता है।

अध्याय - 2 मे विधितंत्र के बारे मे वर्णन है।

अध्याय - 3 मे नगर की वृद्धि एवं विकास का वर्णन है। इसमें नगरीकरण के विकास की गति को आंकड़े द्वारा बताया गया है। इन आकड़ो को देखने से ज्ञात होता है कि स्वतंत्रता प्राप्ति के समय इलाहाबाद नगर में बहुत कम पक्के मकान, सीमित व्यावसायिक क्षेत्र, नगण्य, वाणिज्य प्रतिष्ठान थे। किन्तु इन 4-5 दशकों मे इलाहाबाद मे बहुत तीव्र गति से विकसित हुआ। यहाँ तीव्र विकास की प्रक्रिया ने आज अनेक समस्याओं को भी जन्म दिया। जनसख्या भी बहुत तेजी से बढ़ी। जनसंख्या की इस वृद्धि के कारण नगर में आवासीय क्षेत्र का विस्तार भी तीव्र गति से हुआ फलतः पूरा नगर धीरे-धीरे मकानों से घिरता चला गया। लोगों का प्रसार नगर के आन्तरिक तथा उत्तरी भागो की तरफ काफी तेजी से बढने लगा - इन स्थानो पर लोगों ने अपना स्थायी निवास बना लिया। जिस कारण इलाहाबाद नगर के चारों तरफ लोगों का प्रसार तथा घनत्व बराबर रहा। फलस्वरूप नगर मे कई मुहल्लो का निर्माण सम्भव हुआ, तथा इलाहाबाद नगर को कई जोन में बॉटे गये।

नगर मे इतनी तीव्र गति से मकानों एवं वार्डों के बढ़ने का मुख्य कारण रहा लोगो का नगरों की ओर आकर्षण रहा। व्यावसायिक क्षेत्रों में मुख्यतः बैरहना, मुट्ठीगंज, सूबेदारगंज, चौक, कटरा, कोठापार्चा, हिम्मतगंज, करेली,

खुल्दाबाद आदि क्षेत्र है। यह शहर का आन्तरिक भाग है। व्यावसायिक क्षेत्र होने के कारण जनसख्या वहुत अधिक पायी जाती है एव घनत्व भी वहुत अधिक है। इन क्षेत्रो मे शहर की बहुत बडी-वडी दुकाने है एव विभिन्न प्रकार के व्यावसायिक कार्य होते है। इन क्षेत्रो मे वाहन भी वहुत अधिक चलते है फलत· वायु प्रदूषण भी खूव होता है। इसी प्रदूषण के कारण शहर के बाहरी भाग की अपेक्षा आन्तरिक भाग अधिक गर्म रहता है।

शहर के मुख्य-मुख्य क्षेत्रो के तापमान को देखने से ज्ञात होता है कि शहर की बाहरी भाग की अपेक्षा आन्तरिक भाग ज्यादा प्रदूषित होता है। इस प्रदूषण के कारण इस क्षेत्र का तापमान काफी रहता है। शहर के ऊपरी भाग मे ऊष्मा द्वीप का निर्माण हो जाता है। ऊष्मा द्वीप के अलावा प्रदूषण गुम्बद का भी निर्माण होता है। जिसका असर यहाँ के लोगो पर पडता है।

अध्याय - 4 मे इलाहाबाद के औद्योगिक क्षेत्रो का वर्णन है। शहर मे बहुत अधिक उद्योगो का विकास नही हुआ है लेकिन जितना है उतने से ही उसके द्वारा उत्सर्जित पदार्थ चाहे वह धुँआ हो या अवशिष्ट हमारे वातावरण को प्रदूषित करने मे कोई कसर नही छोड़ते है। हमने अपने शोधकार्य मे इस अध्याय को इसलिए जोड़ा क्योकि इनका प्रभाव भी हमारे वातावरण तथा जलवायु को प्रभावित करता है। वैसे ये औद्योगिक क्षेत्र बहुत अधिक प्रभावित नही करते क्योकि एक तो ये शहर से बाहर है दूसरी वात इनकी सख्या और शहरों की अपेक्षा बहुत कम है।

अध्याय - 5 इलाहाबाद नगर के विकास के अन्तर्गत हमने अनेक पहलुओं का अध्ययन किया। इसी के साथ ही यह आवश्यक हो जाता है कि हम इलाहाबाद की यातायात की व्यवस्था के विषय में विचार करें। फलत· इसी विचार से प्रेरित होकर हमने इलाहाबाद नगरीय यातायात की व्यवस्था के ऊपर गहन अध्ययन किया। हमारे वातावरण को प्रदूषित करने मे यातायात के साधनो का विशेष योगदान है। जैसे नगर की सडक आपस मे कैसे जुड़ी है कहाँ से कहाँ तक जाती है। उनकी लम्बाई, चौडाई के बारे में अध्ययन किया। राजमार्ग तथा राष्ट्रीय मार्ग, सड़को पर आने-जाने वाले यातायात के साधन, सडकों के विकास के लिए बनायी गई योजनायें तथा उनका क्रियान्वयन आदि मुख्य है। बाई पास की व्यवस्था, क्षतिग्रस्त सड़को के सुधार के कार्यक्रम, पुल को बनाने की योजनायें तथा पुल बनाने की क्रिया इसमें शामिल है।

वर्तमान समय में इलाहाबाद शहर के मुख्य सडकों की लम्बाई 520 किमी के लगभग है। यह अनुमान है कि शहर से गुजरने वाले मार्गों पर प्रतिदिन लगभग 10,000 वाहन गुजरते हैं। और यह संख्या अगले बीस वर्षों में 40,000 तक पहुँच सकती है। शहर में प्रतिदिन दौड़ने वाले वाहनों की सख्या लगभग 1.5 लाख है। तथा यह अनुमान लगाया जाता है कि यह संख्या अगले बीस वर्षों में 6.0 लाख तक पहुँच जायेगी।

आई०आर०सी० के अनुसार 10000 P.C U के लिए दो लेन वाली सडक (सात मीटर वाहन मार्ग) की आवश्यकता होती है। लेकिन शहर से गुजरने वाले सभी राजमार्ग एव राष्ट्रीय मार्गों पर 18000 से अधिक P.C U. है। जिसके लिए कम से कम चार लेन वाली सड़कों की आवश्यकता होती है। शहर से गुजरने वाले व्यावसायिक वाहनो की बढ़ती संख्या के पूर्वानुमान को ध्यान मे रखते हुए भीड को कम करने एवं शहर से होकर गुजरने वाले

यातायात के सुगम आवागमन हेतु उप समिति द्वारा अनेको प्रस्तावो की सस्तुति की गई है। जिसका विवरण दिया जा चुका है।

इलाहाबाद जनपद के विभिन्न क्षेत्रो को जोडने एव नगर के अन्दर यातायात के सचालन हेतु वर्तमान में निम्न परिवहन सुविधाये उपलब्ध है। महानगर बस सेवा सम्भागीय प्राधिकरण इलाहाबाद द्वारा इलाहाबाद महानगर क्षेत्र मे यातायात व्यवस्था हेतु निजी क्षेत्र के लिए कुल 13 मार्गों का वर्गीकरण किया गया है। जिन पर सचालन हेतु 226 वाहनो की सख्या सीमा निर्धारित की गई है। जिसे सारणी न० 5.1 द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

अध्याय -6 के अन्तर्गत हमने प्रदूषण के बारे मे बताया है क्योकि इलाहाबाद शहर मे नगरीकरण प्रक्रिया के साथ ही प्रदूषण भी तीव्र गति से बढ़ा है। नगर के प्रदूषण मे मुख्य भूमिका यातायात के साधन द्वारा निकले पदार्थ है जो हमारे वातावरण को दूषित कर देते है। जिसका सीधा प्रभाव जलवायु पर पडता है।

इस विषय पर अध्ययन करने से हमे ज्ञात हुआ कि शहर के चारो तरफ कितने वाहन चलते है उनकी संख्या ज्ञात की गई इसके पश्चात् उनकी बारम्बारता को ध्यान मे रखते हुए यह निष्कर्ष निकाला कि ये शहर के भीतरी भागो मे बहुत अधिक प्रदूषण फैलाते हैं इसका मुख्य कारण है आन्तरिक भाग का घना बसा होना। इस प्रदूषण के कारण तापमान बहुत अधिक बढ़ जाता है जिससे C B D तथा उसके आस-पास के क्षेत्रो में ऊष्मा द्वीप एवं प्रदूषण गुम्बद का निर्माण होता है।

ऊष्मा द्वीप : नगरों के तीव्र विकास के कारण नगरो के आन्तरिक भाग मे काफी परिवर्तन हुआ। जैसे बडी-बडी इमारते जो कि पक्की ईट के कारण ऊष्मा को अपने अन्दर ग्रहण किये रहती है। इसी ऊष्मा के कारण रात के समय काफी गर्मी महसूस होती है। इसी बढ़ते तापमान को ऊष्मा द्वीप कहते है। इसी कारण ऊष्माद्वीप का विकास रात के समय होता है। इसका प्रभाव तभी कम होता है। जब तेज हवाये चलती हैं।

प्रदूषण गुम्बद स्वचालित वाहनों से उत्सर्जित धुएँ नगरों के ऊपर करीब 1000 मीटर की ऊँचाई पर एक मोटी परत बनाते है। प्रदूषकों की इस मोटी परत को प्रदूषण गुम्बद कहते है। ये मोटी परत नगरीय जलवायु को कई तरह से प्रभावित करती है। प्रदूषण गुम्बद का निर्माण भी सी०बी०डी० एरिया तथा उसके आस-पास के क्षेत्र मे ही होता है।

ऊष्मा द्वीप तथा प्रदूषण गुम्बद के कारण नगर का तापमान बहुत तेजी से बढ़ रहा है। गाँवों की अपेक्षा शहरो मे यह समस्या बहुत अधिक है। क्योंकि वाहनो द्वारा उत्सर्जित गैसें ओजोन परत का क्षय करती हैं। ओजोन परत ही सौर्यिक विकिरण को अवशोषित कर धरातल पर पहुँचाती हैं। जब ओजोन परत का ह्रास हो जायेगा तो सौर्यिक विकिरण सीधे धरातल पर पहुंचेगी परिणामस्वरूप धरातल पर बहुत अधिक तापमान हो जायेगा और हमारा सम्पूर्ण जीवन खतरे में पड़ जायेगा।

सडको पर चलने वाले वाहनो से उत्सर्जित गैसो का मनुष्यो, जानवरो और पेड-पौधो पर प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से प्रभाव पडता है। कार्बन मोनोआक्साइड की उपस्थिति से खून मे आक्सीजन की कमी हो जाती है। आक्सीजन की कमी का सवसे बुरा प्रभाव केन्द्रीय स्नायु पर पडता है। हाइड्रोकार्बन के वातावरण मे उत्सर्जित से ऑख और गले मे जलन तथा कैसर होने की सम्भावना हो सकती है। नाइट्रोजन के आक्साइड की उपस्थिति से खासी, सॉस में परेशानी और फेफडे के खराब होने की सम्भावना होती है। सल्फर डाइआक्साइड तथा विरक्त पदार्थ मिलकर सयुक्त रूप से कई जहरीली और कैसर कारक तत्वो को जन्म देते है। पेट्रोल गाडियो से उत्सर्जित होने वाला सीसा गुर्दे और वद्यो के मस्तिष्क को हानि पहुँचाता है। किसी भी ईधन के अपूर्ण दहन के कारण हाइड्रोकार्बन आदि कई यौगिक भी उत्पन्न होते है।

वायुमण्डल प्रदूषण का एक स्रोत विभिन्न प्रकार के कल कारखाने से निकले कचरे विशेषता रासायनिक तथा रेडियोधर्मी कचरो का ढेर है। इन ढेरो से विभिन्न प्रदूषक गैसे निकलती है जो वायुमण्डल को विषाक्त करती है।

ये उद्योग है - खाद, सीमेन्ट, खनिज अम्ल, इस्पात और पेट्रोलियम आदि।

उपरोक्त अध्ययन से स्पष्ट है कि मनुष्य, जीव जन्तुओं, वनस्पति एव वनों के जीवन एवं सुरक्षा हेतु शुद्ध वायु का होना अनिवार्य है। अत· प्रदूषण की रोकथाम अत्यन्त आवश्यक है। इस क्षेत्र में बहुत प्रयास किये जा रहे है तथा वे सफल भी हो रहे है। इसके उपाय निम्न है।

1 मोटर तथा वाहनों का प्रदूषण विशेष रूप से प्रभावी है इसलिए सड़को का बेहतर रखरखाव तथा यातायात प्रबन्ध और अनावश्यक बेकरो तथा बैरियर आदि के हटाये जाने से निश्चित ही प्रदूषण को कम करने में मदद मिल सकेगी। वाहनों के सुचारू आवागमन, फ्लाई ओवर और बेहतर राजमार्गों के निर्माण से सम्भव हो सकता है कि इन सबके लिए वाछित धनराशि बढ़ी हुई ईधन क्षमता से हुई बचत से प्राप्त की जा सके। इसमे कोई संदेह नहीं हैं कि इलाहाबाद निवासी बुरी ड्राइविग के शिकार है। सबसे अधिक सहायक कारक ईधन की क्षमता को बढ़ाने के लिए है। उचित गति पर गाडी चलाना ब्रेकों का सही प्रयोग टायरों का सही चुनाव इसके अतिरिक्त सामान्य क्रास, टायरों मे सही वायुदाब बनाये रखना और लाल बत्ती पर इंजन को बन्द कर देना आदि। उपरोक्त को ध्यान मे रखने से वाहनो द्वारा उत्सर्जित प्रदूषकों मे कमी की जा सकती है।

2 औद्योगिक संयत्रो मे विद्युत स्थैतिक अपेक्षक एव पिक्वरो का प्रयोग करना चाहिए। ऐसा करने से चिगारियो से निकलने वाली गैसों को रोका या उसकी मात्रा को कम किया जा सकता है।

3 बडे-बडे उद्योगों को नगरो से काफी दूर स्थापित करने चाहिए जिससे नागरिकों को शुद्ध वायु मिलती रहे।

4. नगरों में पर्याप्त सख्या में पेड पौधे लगाने चाहिए जिससे वह कार्बन डाइआक्साइड ग्रहण करके आक्सीजन गैस मुक्त करे।

5 जहॉ-जहॉ सम्भव हो परम्परागत ईधन जैसे लकडी, गोबर के उपले, कोयले आदि का उपयोग कम करना चाहिए। इसके स्थान पर आधुनिक ईधन गैस, प्राकृतिक गैस, विद्युत भट्टियो का प्रयोग अधिक करना चाहिए।

6 निवास स्थान सडकों से दूर होने चाहिए जिससे मोटर गाडियो का धुँआ घरो में प्रवेश न कर सके।

7 कूडे-करकट के सग्रहण, निष्कासन एव निस्तारण की व्यावस्था चुस्त-दुरुस्त की जाये।

8 अपशिष्ट पदार्थों का निक्षेपण समुचित ढग से किया जाय तथा कल-कारखानो से निकलने वाले सीवेज स्लज को भूमि पर पहुचने से पूर्व उपचारित कर लेना चाहिए।

9 नगरपालिका और नगर निकायो द्वारा अपशिष्ट निक्षेपण को प्राथमिकता दी जाय।

10 कल-कारखानो की चिमनियो की उॅचाई अधिक होनी चाहिए।

11 रेल यातायात मे कोयले अथवा डीजल के इंजनो के स्थान पर बिजली के इजनो का उपयोग किया जाए।

12 पुराने वाहनों के संचालन पर प्रतिबन्ध लगाया जाय क्योंकि उनसे वायु प्रदूषण ज्यादा होता है।

सुझाव

वर्तमान अध्ययन के आधार पर हम यह निष्कर्ष निकालते है कि इलाहाबाद नगर का लम्बवत और क्षैतिज विकास तीव्रगति से हो रहा है। जिसके फलस्वरूप यहॉ प्रदूषण गुम्बद और ऊष्माद्वीप की गहनता बढ़ रही है। साथ मे प्रमुख सडकों के ऊपर प्रदूषण रेखाओं की तीव्रता भी बढ़ती जा रही है। इसके अतिरिक्त समीप की गंगा और यमुना नदियों मे जल की कमी हो रही है। जिसके फलस्वरूप नगर का तापमान तीव्रगति से बढ़ रहा है। इन समस्याओं के समाधान के लिए निम्नलिखित सुझाव प्रस्तुत है।

1 वाहनो को नगर से होकर न जाने दिया जाये। उनके लिए विशेष रूप से जी०टी० रोड के विकल्प हेतु एक बाई पास बनवाया जाये। यह बाईपास फाफामऊ या नैनी से होकर गुजारा जाये।

2. प्रदूषणकारी वाहनों पर नियन्त्रण, रखा जाय। जैसे सी०एन०जी० द्वारा चालित वाहनों पर बल दिया गया है।

3. सडको के किनारे सघन वृक्षारोपण किये जाये जिससे वनस्पतियाँ कार्बनडाई आक्साइड को अवशोषित कर सके।

4. गगा नदी को हल्दिया से सगम तक राष्ट्रीय जलमार्ग नं० 1 घोषित किया गया है। इसको फाफामऊ तथा नेहरू पार्क तक विस्तृत किया जाय इसके फलस्वरूप माघ मेला तथा कुम्भ मेला मे तीर्थ यात्रियो को जलयानो द्वारा सगम तक पहुँचाया जाय।

इन सुझावों के क्रियान्वयन द्वारा इलाहाबाद के समाज को प्रदूषण मुक्त स्वस्थ वारावरण दिया जा सकेगा।

सन्दर्भ सूची

1 असिसटेन्ट इजीनियर, लोक निर्माण विभाग

2 इलाहाबाद विकास प्राधिकरण, ''इलाहाबाद सशोधित महायोजना 2001''

3 ईलियट, एच. एम , ''द हिस्ट्री ऑफ इडिया एज टोल्ड बाइ इट्स ऑन हिस्टॉरियन'', पृ. 512.

4 ईलियट, जे , ''डिसकसन ऑफ एनिमोग्राफी ऑबजरवेशन रिकार्डेड एट इलाहाबाद''.

5 ईलियट एच. एम., ''द हिस्ट्री ऑफ इडिया एज टोल्ड बाइनिटस ओन हिस्टारियल'' खण्ड V लदन 1873 पृष्ठ 512-13

6 ऋक परिशिष्ट, ऋग वेद 10-75-5.

7 एक्ज्यूक्यूटिव इजीनियर, लोक निर्माण विभाग

8 कनिघम, ए. ''द एन्सिएन्ट ज्योग्राफी ऑफ इडिया'' भाग -I, लंदन, 1871, पृ. 391.

9 कनिघम, ''ऐन्सेन्ट ज्योग्राफी आफ इंडिया'', पृ. 389

10 कनिघम, ''एनसिएन्ट ज्योग्राफी ऑफ इंडिया'', पृ. 389.

11 कनिघम, ''एनसियन्ट ज्योग्राफी ऑफ इंडिया'', पृ. 390.

12 कनिघम, ''एनसियन्ट ज्योग्राफी ऑफ इडिया'', पृ. 390

13 कृष्नन, एम. एस., ''जियोलौजी ऑफ इंडिया एड बर्मा'' (सेकेड एडसिन), मद्रास, 1949 पृ 519.

14. काय एवं मैलसन, ''द हिस्ट्री ऑफ इंडियन म्यूटिनी ऑफ 1857'', खण्ड. VI, लदन, 1889 पृ. 69

15. काला, एस. सी., ''लाइट ऑन द हिस्ट्री ऑफ झूंसी'', ए.बी. पत्रिका, 7-2-57

16. काला, एस. सी., ''लाइट ऑन द हिस्ट्री ऑफ झूसी''.

17 कैटजन, के. न., ''वेहर वास भरतद्वाज आश्रम'', द ए.बी. पत्रिका, 1945.

18 कैनीबेयर, एच. सी, हैविट, जे. पी. ''स्टैटिस्टकर, डिस्क्रिपटिव एड हिस्ट्रारिकल एकाउन्ड ऑफ एन. डबल्यू प्राविन्सेस ऑफ इडिया'', खण्ड VIII, इलाहाबाद डिस्ट्रिक्ट, इला०, 1884, पृ. 142

19 कैनीबेयर, एच सी. एवं हैवेज, जे. पी. ''स्टैप्युअल डिस्क्रिप्टिव एंड हिस्टॉरिकल एकाउन्ड ऑफ एन. डब्लयू पी. ऑफ इंडिया'' पृ. 162

20 कैनीबेयर, एच सी , एव हैवेट, बी जे पी पृ 162

21 कैनीबेयर एण्ड हैवेट, पृ 137.

22 घोवा, एन. एन "सैन्सिटी ऑफ प्रेजेन्ट भारतद्वाज आश्रम", द ए.बी पत्रिका, सेप्ट. 2, 1945

23 चार्लडिकिन्सन, नगरीय पर्यावरण प्रदूषण, ग्रेट ब्रिटेन

24 जरेटू एच एस., (ट्रासलेटेड) अबुव फजल अलमी कृत "आइने अकबरी", कलकत्ता 1949, पृ 169

25 टॉड जे, "एनाल्स एंड एन्टीक्यूटल ऑफ राजस्थान", खण्ड. I मद्रास, 1873, पृ 36

26 "ट्रेवल्स इन इडिया" बाइ जे. बी. ट्रवररियर, ट्रान्सलेटेड वाइ, वी बाल, खण्ड I लदन, 1889, पृ. 1161

27 डब्ल्यू, वाय, "नगरीय क्षेत्र के वायु मण्डल धूल का अध्ययन"।

28 डा० ओझा एस०एस०, सिह सविन्द्र, तिवारी आर० सी०, "अर्बन जियोमारफॉलाजी ऑफ ऐलुवियल सिटीज इन द सब ह्यूमिड ट्रॉपिकल एनवायरमेंट",।

29 डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 157

30 डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 163.

31 डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 165.

32. डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 167.

33. डिस्ट्रिक्ट गजेटिर ऑफ इलाहाबाद, 1911, पृ. 196.

34 डिस्ट्रिक्ट गजेटिर पृ 24.

35 डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 171

36 डिस्ट्रिक्ट गजेटिर, पृ. 198.

37 "द इन्स्टटियूटस ऑफ मनु" चै. 2, श्लोक 21.

38. द्विवेदी, आर.एल., "द वन्डरिग कन्फ्लूएस", द नेशनल ज्योग्राफर", खण्ड I, A नं० 1, इला०, 1958. पृ. 13.

39 द्विवेदी, आर. एल. 'इलाहाबाद का ऐतिहासिक एव भौगोलिक परिचय'

40 पान्डेय, बी. एन., "इलाहाबाद इन रिप्रोस्पेक्ट एंड प्रास्पेक्ट", मेन्यूसिपिल बोर्ड, इलाहाबाद, 1955, पृ. 40.

41 प्रिन्सपल सिक्रेटरी, लोक निर्माण विभाग

42 बेल, एस , ''बुद्धिस्ट रिकार्ड ऑफ द वेर्स्टन वर्ल्ड'', Vol. I, लदन, 1884, पृ. 230

43 बेकन टी , ''फर्स्ट इम्प्रेशन्स एड स्टडी फ्राम नेचर इन हिन्दुस्तान'', खण्ड I. लदन, 1837, पृ 317

44 भिकारी, सेवानद, ''समाज जर्नी टू चित्रकूट'', द ए बी पत्रिका, सेप्ट 16, 1945

45 महाभारत, वान पुराण, चैप. 85, श्लोक 19

46 ''महाभारत'', वान पर्व, चै 85, श्लोक 18-19

47 मजूमदार, आर. सी , ''द ऐज ऑफ इम्पीरियल कन्नौज'', पृ VIII, भारती विद्या भवन, बम्बई, 1955

48 ''मत्सय पुराण'', 108

49 मित्तल, सी पी., ''वायह भारतद्वाज आश्रम शिफ्टेड'', द ए. बी. पत्रिका, सेप्ट. 2, 1945.

50 रेनर, जी. टी. एव एसोसिऐटस ''ग्लोबब ज्योग्राफी'', न्यू यार्क, 1952, पृ. 408-09.

51 ला, बी. सी , ''ज्योग्राफिकल ऐसे'' खण्ड. I लदन, 1937, पृ. 129.

52 ला, बी. सी., ''ज्योग्राफी ऑफ अर्ली बुद्धिज्म'', लदन, 1932, पृ. 36

53 ला, बी. सी., ''ज्योग्राफिकल ऐसे'', खण्ड I, लदन 1939.

54 ला, बी. सी, ''ज्योग्राफी ऑफ अर्लो बुद्धिज्म'', लंदन, 1932, पृ. 4.

55 ''वाल्मीकि रामायण'', अयोध्या कांड, सर्ग 54

56 वाडिया डी. एन., ''जियोलॉजी ऑफ इंडिया'', मैकनिलन एंड को. लि., लदन, 1953, पृ. 339-90.

57 सरन, बी., ''जियोमारफिलॉजी ऑफ द सगम रीजन'', द जनरल द यू. पी. हिस्ट्रारिकल सोसाइटी खण्ड. II भाग II, पृ. 46-53.

58 स्मेलस, ए.ई., ''द ज्योग्राफी ऑफ टाउन्स'', लंदन, 1953, P 11

59 साइडेल्स इलूस्ट्रेड इलाहाबाद, पृ. 6.

60 सिह, सविन्द्र ''पर्यावरण भूगोल''

61 सिह, आर. एल., ''बनारस'' पृ. 25.

62 सिह, आर. एल., ''बनारस'', पृ. 82.

63 सिह, आर. एल., ''बनारस : ए स्टडी इन अर्बन ज्योग्राफी'', नंद किशोर ब्रांस, बनारस, 1955, पृ. 5.

64 सिह, आर एल , ''बैली ए स्टडी इन अर्बन मेटेलमेन्ट'', द नेशनल ज्योग्राफिकल जरनल ऑफ इडिया, वनारस, खण्ड II, भाग I, मार्च, 1956, पृ 1

65 सिन्हा, के. एल., ''स्ट्राग विन्डस एट इलाहाबाद एड देयर फोरवारनिग'', इंडियन जरनल ऑफ मेटिरोलौजी जियोफिटिक्स, खण्ड 3, न 2, दिल्ली, 1952, पृ. 106

66 तथैव, पृ 110

67 मेन्सेस ऑफ इडिया, 1911, खण्ड. XV, भाग I, रिपोर्ट, इलाहाबाद, 1912, पृ. 24.

68 सैचो, ई जी , ''अलबरुनीज इडिया'' खण्ड II लंदन, 1910, पृ. 170.

69 शब्द कल्पद्रम, तृतीय काड, पृष्ठ 287

70 शास्त्री, आर. एम., ''ऐनसेन्ट प्रयाग'', पृ. 75

71 शास्त्री, आर. एम., ''फुल लाइट ऑन द रीअल साइट ऑफ द भरतद्वाज आश्रम'', पृ. 448.

72 शास्त्री, आर. एम., ''फुल लाइट ऑन द रीअल साइट ऑफ द भारतद्वाज'', द जरनल ऑफ द जी. एन. झा रिसर्ज इन्स्टीट्यूट, खण्ड III, पृ. 159, इलाहाबाद, 1946

73 श्रीवास्तव, एस आर. ''प्रयाग प्रदीप'', पृ. 216.

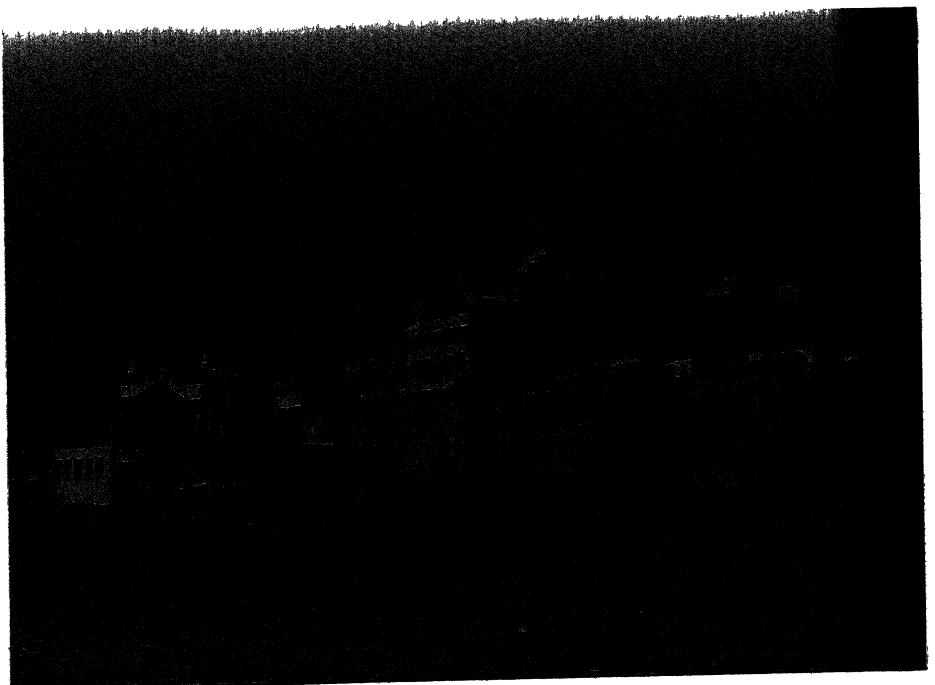
74 श्रीवास्तव, एस. आर., ''प्रयाग प्रदीप'', पृ. 217

75 हेबर, आर , ''नैरेटिव ऑफ ए जर्नी थ्रोद अपर प्रोबिन्सेस ऑफ इंडिया'', खण्ड I लंदन, 1828, पृ. 443.

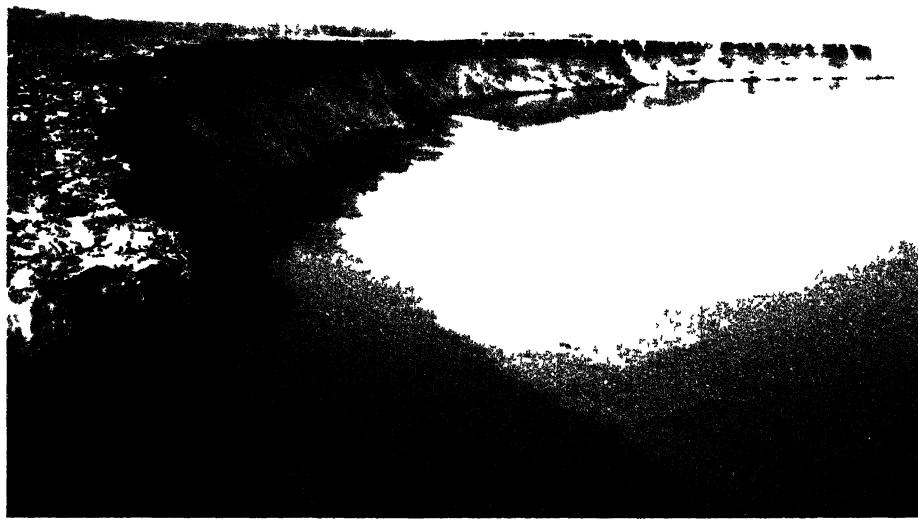
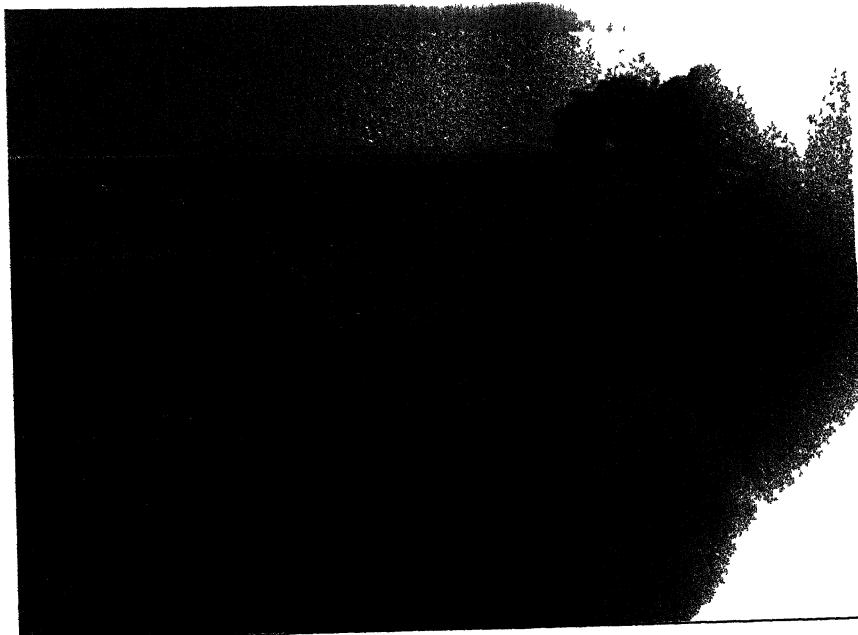
76 हैमिलटन, डब्ल्यू, ''द ईस्ट इडिया गजेटर'', पृ. 34.

77 हैमिलटन, ''द ईस्ट इंडिया गजेटर'', खण्ड I, लंदन, 1828, पृ. 34.

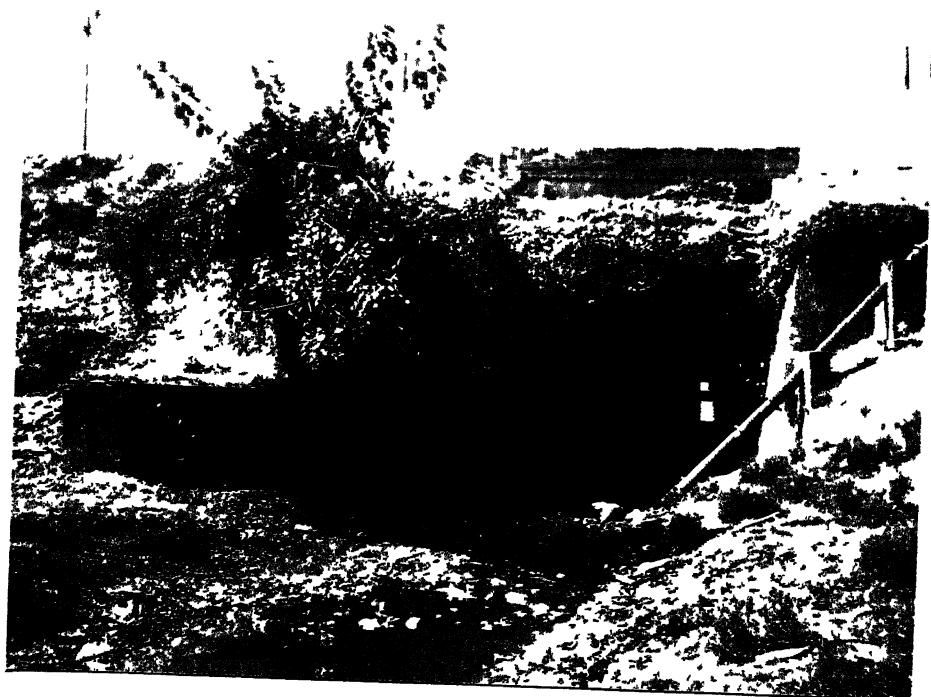
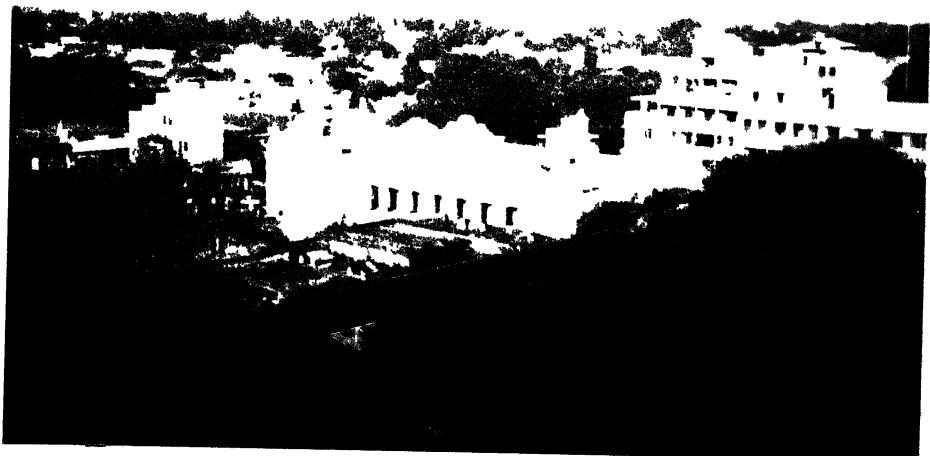
78 क्षिब्बर, एच.एल., ''फिजिकल बेसिस ऑफ ज्योग्राफी ऑफ इंडिया'', नन्द किशोल ब्रास., बनारस, 1945, पृ. 56.

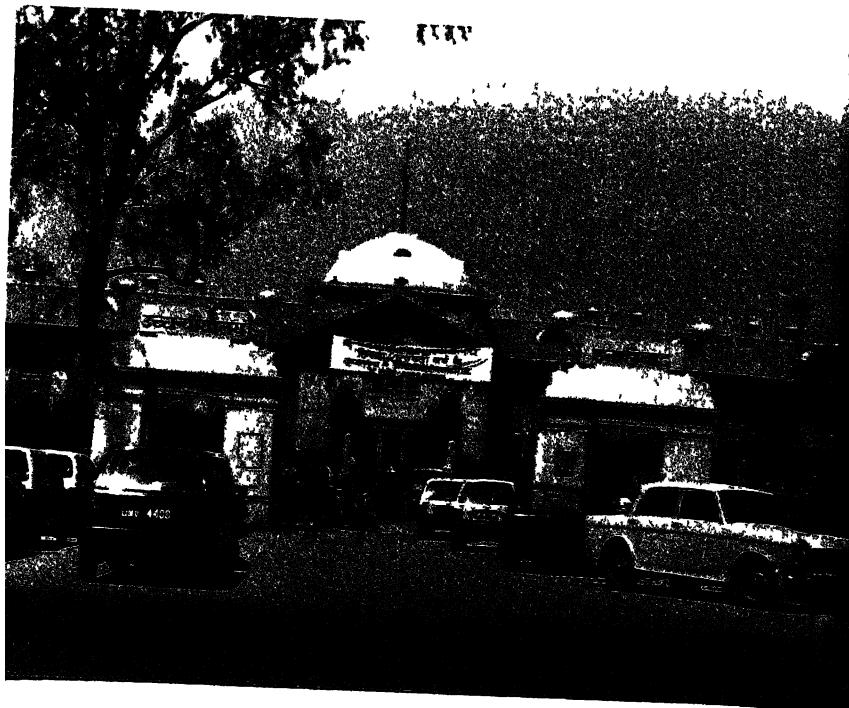
चित्र सख्या 1.1 · अकबर द्वारा निर्मित किला

चित्र संख्या 1.2 : इलाहाबाद शहर का एक दृश्य (दारागंज)

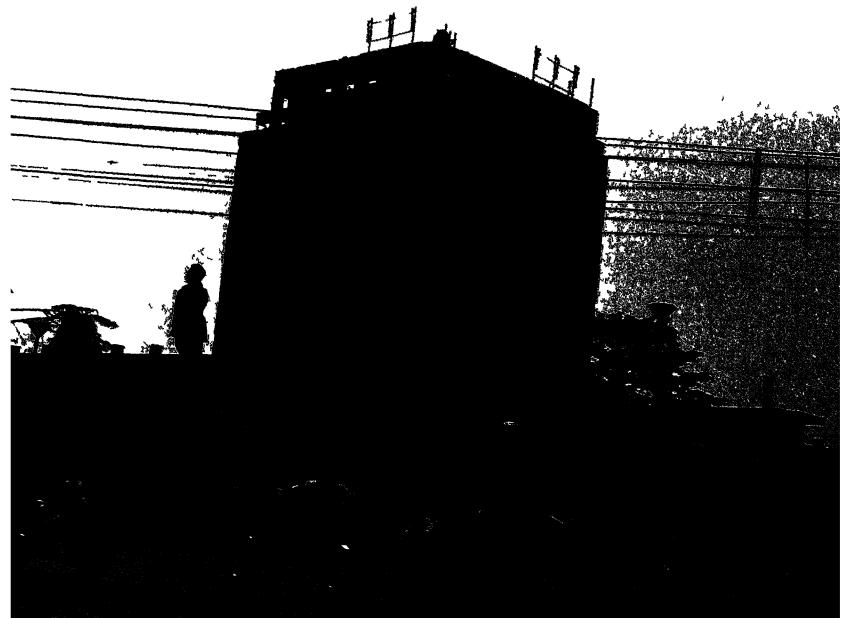
चित्र संख्या 1.3 · झूँसी का एक दृश्य

चित्र संख्या 1.4 : यमुना नदी का एक दृश्य

चित्र संख्या 1.5 : गगा कटाव का एक दृश्य

चित्र संख्या 1.6 : सलोरी नाला तथा उसके आस–पास का क्षेत्र

चित्र संख्या 1.7 : जलभराव की स्थिति

चित्र संख्या 1.8 : मम्फोर्डगंज पम्पिंग स्टेशन (पूर्व)

चित्र संख्या 1.9 : मम्फोर्डगंज पम्पिंग स्टेशन (पशिचिम)

चित्र संख्या 3.1 : सिविल लाइन्स का एक दृश्य

चित्र संख्या 3.2 : राजापुर का एक दृश्य

चित्र संख्या 3.3 : उच्च न्यायालय

चित्र संख्या 3.4 : चर्च

चित्र संख्या 3.5 : इन्दिरा भवन सिविल लाइन्स

चित्र संख्या 3.6 : नैनी औद्योगिक क्षेत्र

चित्र सख्या 3.7 : राजापुर क्षेत्र की जूही कालोनी

चित्र संख्या 3.8 . म्योर रोड क्षेत्र की कालोनी

चित्र संख्या 3.9 : यमुना नदी पर निर्माणाधीन पुल

चित्र संख्या 4.1 : औद्योगिक क्षेत्र नैनी

चित्र संख्या 4.2 : चीनी मिल नैनी

चित्र संख्या 6.1 : म्योराबाद पम्पिंग स्टेशन

चित्र संख्या 6.2 : म्योराबाद नाला

चित्र संख्या 6.3 : सलोरी नाला

चित्र संख्या 6.4 . चाचर नाला

चित्र संख्या 6.5 · मम्फोर्डगंज नाला

चित्र संख्या 6.6 : एलनगंज नाला

चित्र संख्या 6.7 : तेलियरगज प्रदूषित क्षेत्र

चित्र संख्या 6.8 : राजापुर का प्रदूषित क्षेत्र